

N° 863
SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2022-2023

Enregistré à la Présidence du Sénat le 7 juillet 2023

PROPOSITION DE LOI

relative aux zones à faibles émissions mobilité,

PRÉSENTÉE

Par MM. Philippe TABAROT, Jean-Claude ANGLARS, Jean BACCI, Philippe BAS, Jérôme BASCHER, Arnaud BAZIN, Bruno BELIN, Mmes Nadine BELLUROT, Catherine BELRHITI, Martine BERTHET, Annick BILLON, MM. Jean-Baptiste BLANC, Étienne BLANC, Mmes Christine BONFANTI-DOSSAT, Valérie BOYER, MM. Max BRISSON, Laurent BURGOA, François CALVET, Mme Agnès CANAYER, M. Vincent CAPO-CANELLAS, Mme Anne CHAIN-LARCHÉ, MM. Patrick CHAIZE, Alain CHATILLON, Patrick CHAUVET, Guillaume CHEVROLLIER, Édouard COURTIAL, Mme Laure DARCOS, M. Marc-Philippe DAUBRESSE, Mme Marta de CIDRAC, M. Louis-Jean de NICOLAÏ, Mme Françoise DUMONT, M. Laurent DUPLOMB, Mme Dominique ESTROSI SASSONE, MM. Gilbert FAVREAU, Bernard FOURNIER, Mme Amel GACQUERRE, MM. Fabien GENET, Daniel GREMILLET, Jacques GROSPERRIN, Mme Pascale GRUNY, M. Jean-Raymond HUGONET, Mmes Corinne IMBERT, Annick JACQUEMET, Else JOSEPH, MM. Daniel LAURENT, Henri LEROY, Antoine LEFÈVRE, Jean-François LONGEOT, Didier MANDELLI, Pascal MARTIN, Hervé MAUREY, Thierry MEIGNEN, Mme Brigitte MICOULEAU, MM. Alain MILON, Jean-Pierre MOGA, Philippe MOUILLER, Mmes Laurence MULLER-BRONN, Sylviane NOËL, M. Cédric PERRIN, Mme Évelyne PERROT, MM. Stéphane PIEDNOIR, Rémy POINTEREAU, Mmes Frédérique PUISSAT, Isabelle RAIMOND-PAVERO, MM. Jean-François RAPIN, Bruno RETAILLEAU, Mme Marie-Pierre RICHER, M. Bruno ROJOUAN, Mme Denise SAINT-PÉ, MM. Stéphane SAUTAREL, Michel SAVIN, Mme Elsa SCHALCK, MM. Jean SOL, Laurent SOMON, Mmes Claudine THOMAS, Anne VENTALON et M. Cédric VIAL,

Sénateurs et Sénatrices

(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

D'ici un an et demi à peine, ce ne sont pas moins de 43 agglomérations françaises qui devront avoir mis en place une zone à faible émissions mobilité (ZFE-m), afin de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire.

Instaurées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite « LOM »), puis renforcées par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi « Climat et résilience »), les ZFE-m répondent à un enjeu de santé publique majeur au regard des nombreuses pathologies induites par la pollution de l'air (maladies respiratoires, cardiovasculaires, neurologiques et endocriniennes), à commencer par les émissions de particules fines.

Si l'objectif assigné à cet outil ne peut être que largement partagé, la mise en œuvre des ZFE-m suscite aujourd'hui de fortes incompréhensions et cristallise de nombreuses difficultés tant pour les collectivités territoriales chargées de les mettre en œuvre que pour les usagers – particuliers et professionnels – dont les mobilités quotidiennes seront fortement affectées par ce dispositif. À cet égard, dans le cadre de la consultation en ligne organisée par le Sénat du 17 avril au 14 mai 2023 qui a recueilli 51 346 réponses, 86 % des particuliers et 79 % des professionnels ont indiqué être opposés aux ZFE-m, faisant part de leurs inquiétudes quant aux modalités et au calendrier de mise en œuvre de ce dispositif.

La loi « Climat et résilience » d'août 2021 prévoit en effet un calendrier d'application des restrictions de circulation précipité, qui imposerait un renouvellement « forcé » du parc automobile d'ici 2025 à un rythme qui semble irréaliste.

D'une part, dans les ZFE-m rendues obligatoires en application de la LOM et dans lesquelles des dépassements de normes de qualité de l'air sont encore enregistrés, un schéma précis de restrictions de circulation doit s'appliquer, qui consiste à interdire l'accès à ces zones aux véhicules légers

classés Crit'air 5 en 2023, aux véhicules classés Crit'air 4 en 2024 et aux véhicules classés Crit'air 3 en 2025.

Si l'on considère l'ensemble du parc national de véhicules, un tel calendrier reviendrait à interdire à 34 % des véhicules particuliers d'ici 2025 de circuler dans ces zones. Dans l'hypothèse où les restrictions seraient étendues aux flottes professionnelles – choix opéré par certaines des 11 agglomérations ayant déjà mis en place une ZFE-m en application de la LOM, alors que la loi ne l'impose pas – ce sont 42 % des véhicules utilitaires légers (VUL) et 39 % des poids lourds qui seraient concernés.

D'autre part, d'ici 2025, les agglomérations comptant plus de 150 000 habitants ont l'obligation de mettre en place une ZFE-m, selon des modalités qui restent à leur main.

Les remontées de terrain permettent d'identifier les nombreux écueils auxquels se heurte aujourd'hui la mise en œuvre des ZFE-m et qui nuisent à l'acceptabilité du dispositif.

Premièrement, on constate un déficit d'information significatif au profit des usagers sur le dispositif lui-même et sur les problématiques de santé publique auxquelles il entend répondre ainsi qu'un accompagnement manifestement défaillant de l'État vis-à-vis des collectivités territoriales chargées de mettre en place les ZFE-m, lesquelles se trouvent « en première ligne ».

Deuxièmement, les aides à l'acquisition de véhicules propres demeurent largement insuffisantes pour désamorcer l'obstacle au renouvellement des flottes que constitue le reste à charge des usagers, particuliers et professionnels. Cette problématique est des plus sensibles pour les ménages les plus modestes et pour ceux résidant à distance des agglomérations, qui disposent bien souvent de peu d'alternatives à l'usage de la voiture. En outre, pour certains types de véhicules – en particulier les véhicules lourds –, l'offre industrielle en véhicules propres est nettement insuffisante à ce jour, voire inexistante ou inadaptée aux besoins des professionnels.

Troisièmement, la diversité des règles applicables d'une ZFE-m à l'autre (restrictions de circulation et dérogations) nuit à la lisibilité et à l'acceptabilité du dispositif, en particulier dans les régions dans lesquelles plusieurs ZFE-m doivent être mises en place. En l'état actuel du droit, la région Hauts-de-France devrait en effet compter six ZFE-m d'ici le 1^{er} janvier 2025 (Lille, Amiens, Douai-Lens, Valenciennes, Béthune et Dunkerque), tout comme la région Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon, Saint-Étienne, Annemasse, Annecy, Chambéry, Grenoble).

Enfin, l'offre de solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle (vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage etc.) demeure bien trop modeste sur de nombreux territoires, en particulier dans les territoires périurbains et ruraux. Or, le développement d'une telle offre devrait, en toute logique, constituer un préalable à la mise en place d'une ZFE-m. En effet, si le déploiement de cet outil conduira de fait à encourager le renouvellement du parc de véhicules, il doit être pensé dans le cadre d'une politique plus globale de mobilités des personnes et des marchandises. Le remplacement de l'ensemble des véhicules les plus polluants par des véhicules « propres » n'est pas en soi à rechercher et ne réglera pas, par exemple, la problématique de la congestion routière.

En définitive, en l'état actuel des choses, la mise en œuvre des ZFE-m creusera inévitablement les fractures sociales et territoriales pourtant déjà vives dans notre pays.

La présente **proposition de loi** entend répondre à ces multiples écueils. Elle traduit les recommandations législatives du **rapport d'information n° 738 (2022-2023)**, adopté le 14 juin 2023 par la **commission de l'aménagement du territoire et du développement durable**, qui est le fruit de trois mois de travaux et de près d'une cinquantaine d'auditions conduites dans le cadre d'une mission d'information sur l'acceptabilité des ZFE-m.

Son **titre I^{er}** vise à améliorer l'information du public sur les enjeux relatifs à la qualité de l'air et à permettre un déploiement plus concerté des ZFE-m.

L'**article 1^{er}** propose d'organiser une campagne d'information nationale pour sensibiliser les citoyens aux risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique et aux principales sources d'émissions et de compléter sur ce point les campagnes d'information locales déjà prévues dans notre droit, en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (*proposition n° 1 du rapport d'information*).

L'**article 2** vise à instituer, à l'échelle de chaque région, une conférence territoriale rassemblant les présidents d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et, le cas échéant, les maires de communes, ayant mis en place une ZFE-m ou dans lesquels cela est envisagé dans les prochaines années. Cette conférence, organisée sous l'égide du préfet de région, a vocation à favoriser la coordination et la bonne articulation des réglementations applicables d'une ZFE-m à l'autre, dans un souci de simplification des mobilités quotidiennes des citoyens (*proposition n° 2 du rapport d'information*).

Son **titre II** vise à mieux synchroniser le calendrier de mise en œuvre des ZFE-m avec le renforcement de l'accompagnement des usagers, en tenant compte des délais nécessaires au renouvellement des flottes de véhicules et au développement d'une offre de transports alternatifs suffisante.

L'**article 3** vise ainsi à rendre le calendrier d'entrée en vigueur des restrictions de circulation plus réaliste, à travers trois leviers. Premièrement, renforcer la progressivité des interdictions de circulation dans les ZFE-m rendues obligatoires par la « LOM » en repoussant au plus tard à 2030 l'entrée en vigueur des restrictions prévues par la loi « Climat et résilience » pour les véhicules légers classés Crit'air 3. Deuxièmement, fixer au 1^{er} janvier 2030 la date butoir de création d'une ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, en leur laissant la possibilité de recourir à des solutions alternatives plus efficaces et plus rapides, le cas échéant. Enfin, dans l'ensemble des ZFE-m rendues obligatoires par la loi, autoriser la circulation des véhicules Crit'air 2 pour les véhicules lourds jusqu'à 2030, compte tenu de l'absence à ce jour d'alternative viable et accessible aux véhicules thermiques pour ce segment de flotte (*proposition n° 8 du rapport d'information*).

L'**article 4** vise à renforcer le contrôle des émissions de polluants atmosphériques réalisé dans le cadre du contrôle technique des véhicules, pour permettre la prise en compte de nouvelles émissions, en particulier les particules fines et les oxydes d'azote. Il s'inspire de l'article 65 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoyant un dispositif similaire mais resté lettre morte, faute de publication par le Gouvernement du décret d'application. L'article 4 s'inscrit dans la continuité d'initiatives récemment prises par plusieurs pays voisins (Allemagne, Pays-Bas et Belgique) tendant à intégrer un contrôle des émissions de particules fines dans le contrôle technique. Si les outils apparaissent donc disponibles sur ce volet, s'agissant des émissions d'oxydes d'azote, des évolutions technologiques plus poussées seront vraisemblablement nécessaires dans les prochaines années. Afin d'encourager un bon entretien des véhicules – qui a une incidence significative sur la quantité de polluants émise et sur la performance environnementale du véhicule –, il est proposé d'attribuer une vignette « *Eco-entretien* » aux véhicules qui respecteront des seuils d'émissions qui seront établis par l'autorité compétente et de leur permettre de circuler à l'intérieur des ZFE-m, de manière dérogatoire. Cette mesure permettra une meilleure individualisation du système de vignettes Crit'air actuel, en tenant compte de la pollution réelle des véhicules et en valorisant

les comportements les plus vertueux (*proposition n° 9 du rapport d'information*).

Enfin, son **titre III** vise à renforcer les aides à l'acquisition de véhicules propres et l'offre de transports alternatifs à la voiture.

L'**article 5** propose d'instituer un dispositif pérenne de prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules propres légers, en lieu et place de l'expérimentation prévue par la loi « Climat et résilience », conformément aux propositions formulées par le Sénat lors de l'examen de cette loi en 2021 qui n'avaient, alors, pas été suffisamment entendues. Afin de bénéficier au plus grand nombre, ce dispositif concernerait les ménages et entreprises situés dans ou à proximité des 43 ZFE-m imposées par la loi. Dans le même ordre d'idée, l'article 5 tend également à créer un prêt à taux zéro spécifique pour les poids lourds propres, comme cela avait été proposé par le Sénat lors de l'examen de la loi « Climat et résilience », auquel seraient également éligibles les autocars (*proposition n° 4 du rapport d'information*).

L'**article 6** vise à rendre les véhicules lourds (> 2,6 tonnes) ayant bénéficié d'une opération deetrofit éligibles au suramortissement vert prévu à l'article 39 *decies* A du code général des impôts. Le remplacement de l'intégralité du parc de véhicules existant par des véhicules propres neufs ne saurait constituer une solution satisfaisante. Cet article vise donc à encourager le recours au retrofit pour les véhicules lourds, pour lesquels cette technologie de « verdissement » est particulièrement pertinente économiquement (*proposition n° 5 du rapport d'information*).

Enfin, l'**article 7** vise à diminuer le taux de TVA de 10 à 5,5 % applicable aux transports collectifs de voyageurs, qu'ils soient routiers, guidés ou ferroviaires, à l'exception des services librement organisés.

Proposition de loi relative aux zones à faibles émissions mobilité

TITRE I^{ER}

RENFORCER L'INFORMATION ET LA CONCERTATION EN AMONT DE LA MISE EN PLACE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Article 1^{er}

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Le dernier alinéa du III est supprimé ;
- ③ 2° Après le même III, il est inséré un III *bis* ainsi rédigé :
- ④ « III *bis*. – La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande. Elle présente les concentrations en polluants atmosphériques constatées localement au regard des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ainsi que leurs effets sur la santé et sur l'environnement.
- ⑤ « Une campagne d'information nationale est organisée afin de sensibiliser les citoyens aux risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique et de les renseigner sur les principales sources d'émissions. »

Article 2

- ① Après le I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :
- ② « I *bis*. – Le représentant de l'État dans la région organise une conférence territoriale des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et des maires chargée de favoriser la coordination des restrictions de circulation applicables dans les zones à faibles émissions mobilité sur son territoire.

- ③ « La conférence mentionnée au premier alinéa du présent I *bis* rassemble les présidents des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et, le cas échéant, les maires des communes, ayant institué une zone à faibles émissions mobilité ou dans lesquelles la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité est envisagée dans les prochaines années.
- ④ « Les modalités d'application du présent I *bis* sont fixées par décret. »

TITRE II

ASSOULIR LE CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Article 3

- ① I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au troisième alinéa du I, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2029 » ;
- ③ 2° Au 3° du VI, l'année : « 2025 » est remplacée par l'année : « 2030 » ;
- ④ 3° Après le même VI, il est inséré un VI *bis* ainsi rédigé :
- ⑤ « VI *bis*. – Les mesures de restriction de circulation prises dans les zones à faibles émissions mobilité ne peuvent interdire la circulation des véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes suivants :
- ⑥ « 1° Véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2011 ;
- ⑦ « 2° Véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010. »
- ⑧ II. – Le VI *bis* de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est applicable jusqu'au 31 décembre 2029.

Article 4

- ① L'article 65 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est ainsi rédigé :
- ② « *Art. 65.* – Dans le cadre du contrôle technique, le contrôle des émissions de polluants atmosphériques émanant des véhicules particuliers ou utilitaires légers prend en compte les niveaux d'émission de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone, d'oxygène et de particules fines, y compris issues de l'abrasion, dès lors que les moyens techniques nécessaires sont disponibles. Ce contrôle permet de vérifier que le moteur du véhicule est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques et est, le cas échéant, assorti de recommandations en vue de rétablir cet optimum et de réduire la quantité d'émissions polluantes.
- ③ « Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret pris, au plus tard, le 1^{er} janvier 2025. Il précise notamment les modalités de certification des véhicules respectant des seuils d'émission de polluants atmosphériques fixés par l'autorité compétente. Les véhicules respectant les seuils d'émissions précités se voient délivrer une vignette "Eco-entretien" leur permettant de circuler, selon des modalités définies par décret, dans une zone à faibles émissions mobilité au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. »

TITRE III

MIEUX ACCOMPAGNER LES USAGERS DANS LA CONVERSION DE LEURS VÉHICULES ET RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA VOITURE

Article 5

① I. – La section 6 du chapitre IV du titre II du livre II du code de la consommation est complétée par des sous-sections 7 et 8 ainsi rédigées :

② « *Sous-section 7*

③ « *Prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule propre*

④ « *Art. L. 224-68-2. – I. – Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier peuvent consentir un prêt ne portant pas intérêt, sous conditions de ressources, aux personnes physiques et morales domiciliées dans ou à proximité d'une zone à faibles émissions mobilités au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales pour financer l'acquisition d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 2,6 tonnes émettant une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 50 grammes par kilomètre ou la transformation d'un véhicule à motorisation thermique en véhicule à motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible répondant au même critère de poids. Ces prêts leur ouvrent droit au bénéfice de la réduction d'impôt prévue à l'article 244 *quater* Z du code général des impôts.*

⑤ « *Aucuns frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peuvent être perçus sur ces prêts. Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt pour une même acquisition.*

⑥ « *Les conditions d'attribution du prêt sont définies par décret.*

⑦ « *II. – La délivrance des prêts prévus au présent article est subordonnée à la conclusion, entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'État, d'une convention conforme à une convention-type approuvée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports.*

⑧ « *III. – La garantie de l'État peut être accordée aux prêts consentis en application du I du présent article, dans des conditions fixées par décret. Un arrêté du ministre chargé de l'économie définit le cahier des charges auquel doivent répondre les prêts couverts par la garantie et les caractéristiques de ladite garantie, notamment le fait générateur de son appel.*

« Sous-section 8

- ⑨
- ⑩ « Prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule lourd propre affecté au transport de marchandises ou d'un autocar
- ⑪ « Art. L. 224-68-3. – I. – Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier peuvent consentir un prêt ne portant pas intérêt aux personnes physiques et morales domiciliées dans ou à proximité d'une zone à faibles émissions mobilités au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales pour financer l'acquisition d'un véhicule lourd peu polluant affecté au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes ou d'un autocar et qui utilise exclusivement une ou plusieurs des énergies suivantes :
- ⑫ « 1° Le gaz naturel et le biométhane carburant ;
- ⑬ « 2° Une combinaison de gaz naturel et de gazole nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant de type 1A telle que définie au 52 de l'article 2 du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- ⑭ « 3° Le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole ;
- ⑮ « 4° L'énergie électrique ;
- ⑯ « 5° L'hydrogène ;
- ⑰ « 6° Le carburant B100 constitué à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.
- ⑱ « Ce prêt peut également financer la transformation en véhicule à motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible d'un véhicule lourd affecté au transport de marchandises à motorisation thermique et répondant au même critère de poids ou d'un autocar à motorisation thermique.
- ⑲ « Ces prêts leur ouvrent droit au bénéfice de la réduction d'impôt prévue à l'article 244 *quater* ZA du code général des impôts.

- ⑳ « Aucuns frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peuvent être perçus sur ces prêts. Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt pour une même acquisition.
- ㉑ « Les conditions d'attribution du prêt sont définies par décret.
- ㉒ « II. – La délivrance des prêts prévus au présent article est subordonnée à la conclusion, entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'État, d'une convention conforme à une convention-type approuvée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports.
- ㉓ « III. – La garantie de l'État peut être accordée aux prêts consentis en application du I du présent article, dans des conditions fixées par décret. Un arrêté du ministre chargé de l'économie définit le cahier des charges auquel doivent répondre les prêts couverts par la garantie et les caractéristiques de ladite garantie, notamment le fait générateur de son appel. »
- ㉔ II. – La section II du chapitre IV du titre I^{er} de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est complétée par des L et LI ainsi rédigés :
- ㉕ « L : Réduction d'impôt au profit des établissements de crédit et des sociétés de financement qui octroient des prêts à taux zéro permettant l'acquisition de véhicules propres
- ㉖ « *Art. 244 quater Z.* – I. – Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier passibles de l'impôt sur les sociétés, de l'impôt sur le revenu ou d'un impôt équivalent, ayant leur siège dans un État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales, peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt au titre des prêts ne portant pas intérêt mentionnés à l'article L. 224-68-2 du code de la consommation.
- ㉗ « II. – Le montant de la réduction d'impôt mentionnée au présent article est égal à l'écart entre la somme actualisée des mensualités dues au titre du prêt ne portant pas intérêt et la somme actualisée des montants perçus au titre d'un prêt de mêmes montant et durée de remboursement, consenti à des conditions normales de taux à la date d'émission de l'offre de prêt ne portant pas intérêt.
- ㉘ « Les modalités de calcul de la réduction d'impôt et de détermination du taux mentionné au premier alinéa du présent II sont fixées par décret.

- ②⑨ « La réduction d'impôt s'impute sur l'impôt dû par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre de l'exercice au cours duquel l'établissement de crédit ou la société de financement a versé des prêts ne portant pas intérêt. Lorsque le montant de la réduction d'impôt imputable au titre d'une année d'imposition excède le montant de l'impôt dû par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre de cette même année, le solde peut être imputé sur l'impôt dû des quatre années suivantes. Le solde qui demeurerait non imputé au terme de ces quatre années n'est pas restituable.
- ③⑩ « LI : Réduction d'impôt au profit des établissements de crédit et des sociétés de financement qui octroient des prêts à taux zéro permettant l'acquisition de véhicules lourds propres affectés au transport de marchandises
- ③⑪ « *Art. 244 quater ZA. – I. –* Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier passibles de l'impôt sur les sociétés, de l'impôt sur le revenu ou d'un impôt équivalent, ayant leur siège dans un État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales, peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt au titre des prêts ne portant pas intérêt mentionnés à l'article L. 224-68-3 du code de la consommation.
- ③⑫ « II. – Le montant de la réduction d'impôt mentionnée au présent article est égal à l'écart entre la somme actualisée des mensualités dues au titre du prêt ne portant pas intérêt et la somme actualisée des montants perçus au titre d'un prêt de mêmes montant et durée de remboursement, consenti à des conditions normales de taux à la date d'émission de l'offre de prêt ne portant pas intérêt.
- ③⑬ « Les modalités de calcul de la réduction d'impôt et de détermination du taux mentionné au premier alinéa du présent II sont fixées par décret.
- ③⑭ « La réduction d'impôt s'impute sur l'impôt dû par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre de l'exercice au cours duquel l'établissement de crédit ou la société de financement a versé des prêts ne portant pas intérêt. Lorsque le montant de la réduction d'impôt imputable au titre d'une année d'imposition excède le montant de l'impôt dû par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre de cette même année, le solde peut être imputé sur l'impôt dû des quatre années suivantes. Le solde qui demeure non imputé au terme de ces quatre années n'est pas restituable. »

- ③⑤ III. – L'article 107 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est abrogé.
- ③⑥ IV. – Le I s'applique aux prêts émis du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030.
- ③⑦ V. – La perte de recettes éventuelle résultant pour l'État du II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Article 6

- ① I. – Le I de l'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° Après le 1, il est inséré un 1 *bis* ainsi rédigé :
- ③ « 1 *bis*. Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent pratiquer une déduction assise sur le coût de la transformation d'un véhicule à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes. » ;
- ④ 2° Au dernier alinéa du 2, après les mots : « du 1 », sont insérés les mots : « et au 1 *bis* ».
- ⑤ II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Article 7

- ① I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 *bis* est complété par un O ainsi rédigé :
- ③ « O. – Les services de transport collectif de voyageurs ferroviaires, guidés et routiers, à l'exception des services librement organisés. » ;
- ④ 2° Le *b quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exception des services de transport collectif de voyageurs ferroviaires, guidés et routiers, qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* ».

- ⑤ II. – Le I est applicable à compter du 1^{er} janvier 2024 et pour une durée de deux ans.
- ⑥ III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.