

Courbevoie, le 17 novembre 2020

Communiqué de presse /

DERNIERES PRECISIONS SUR LES MODALITES ET L'ELIGIBILITE DES MATERIELS

Après la publication de l'instruction fiscale qui a repris bon nombre de nos propositions (4) et sur la base d'une dernière consultation menée auprès des adhérents durant l'été, nous avons collecté les questions résiduelles, notamment en ce qui concerne les pièces administratives à collecter pour justifier d'une activation du dispositif.

- **JUSTIFICATIFS POUR LES ENGINES DOTES D'UN MOTEUR DE PHASE V**

En référence à l'instruction stipulant au §110 : « *Remarque : L'entreprise qui entend bénéficier du dispositif doit être en mesure de démontrer, par tout moyen, que le nouvel engin est acquis, d'une part, en remplacement d'un engin dont l'ancienneté est supérieure à cinq ans et, d'autre part, concomitamment à la mise au rebut ou à la cession de ce dernier* », nous avons interrogé l'administration sur la validité de la recommandation EVOLIS (ci-dessous), datant de juillet 2020:

Recommandation EVOLIS

« S'agissant des pièces administratives permettant de justifier que les conditions indiquées au §110 sont remplies, nous suggérons d'utiliser la déclaration de conformité CE de l'ancien engin qui mentionne (obligation légale) son année de fabrication ou sa 1ère facture de vente par le fabricant, ainsi que les factures de vente/achat respectivement pour l'ancien et le nouvel engin avec pour ce dernier, une mention explicite sur la facture qu'il est doté d'un moteur de phase V ».

Réponse apportée par l'administration le 17 novembre 2020

L'administration nous a confirmé que la formulation de l'instruction se voulait très large pour ne pas restreindre les éléments de preuve pouvant être apportés. La recommandation EVOLIS est donc recevable car elle permet d'atteindre les objectifs attendus. Par ailleurs, il nous a été rappelé que le système est bien déclaratif.

La recommandation EVOLIS ci-dessus étant le fruit d'un travail mené avec les adhérents et présentant l'avantage d'harmoniser les pratiques, nous pouvons donc la confirmer comme une bonne pratique à employer.

EVOLIS / SIRET 852 715 267 00013 - APE 9411Z

- **SPECIFICITE DES MATERIELS TRACTES IMMATICULES**

Certains matériels tractés (ex. : matériels pour le béton) n'étant pas considérés comme des engins mobiles non routiers à cause de l'immatriculation du matériel, ils pouvaient se retrouver exclus du dispositif. Nous avons donc interrogé l'administration en nous appuyant sur le cas des bétonnières portées que nous avons introduit dans la liste des matériels éligibles au niveau de l'instruction fiscale, en arguant que ces matériels étaient aussi l'association d'une machine et d'un porteur routier dont la partie machine pouvait être éligible au dispositif de suramortissement.

Question EVOLIS posée à l'administration

Pour les matériels tractés immatriculés, faut-il produire une facture séparée pour l'engin seul, ou s'il faut pouvoir identifier clairement sur la même facture le montant de l'engin et celui de ce que nous appellerions le « kit routier » ?

Réponse de l'administration

Les deux solutions sont recevables. Une simple mention distincte du coût de la partie « engin » sur une facture unique du matériel tracté (c.à.d. ensemble constitué du kit routier et de l'engin) suffit.

Conclusion : Les matériels tractés immatriculés rentrent donc dans le dispositif de suramortissement, à la condition de bien dissocier le coût de l'engin en tant que tel du coût global du matériel tracté constitué de l'engin et du kit routier (ce dernier incluant évidemment la remorque routière).

- **ELIGIBILITE DE MATERIELS HYBRIDES**

Enfin, une dernière question portait sur l'éligibilité des matériels hybrides « Diesel de transition / électrique ».

Il nous a été confirmé que les matériels hybrides de type « Diesel de transition / électrique » n'étaient pas éligibles au dispositif de suramortissement, sauf si le moteur diesel respectait les exigences de la phase V.

(4) EVOLIS communiqué GNR 20202-07-02

EVOLUTION DE LA FISCALITE DU GNR

Un amendement du gouvernement à la 3^{ème} loi de finances rectificative pour 2020 qui modifie la chronique de suppression du tarif réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) du GNR a été adopté à l'Assemblée nationale, le 25 juin 2020. Il a confirmé les rumeurs sur un report d'un an de la hausse de fiscalité du GNR. Initialement, l'évolution de la fiscalité devait suivre une trajectoire de hausse par paliers s'étalant du 1^{er} juillet 2020 au 1^{er} janvier 2022. Finalement, l'effort de hausse se fera en une seule étape, le 1^{er} juillet 2021 ⁽¹⁾, sauf à ce que cela soit de nouveau remis en question dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022, dans un contexte où un certain nombre de contreparties demandées par les fédérations clientes n'ont toujours pas été obtenues à ce jour.

DISPOSITIF DE SURAMORTISSEMENT POUR LES ENGIN

Afin d'accompagner la hausse des tarifs de TICPE, il a été mis en place un dispositif de « **suramortissement** » à hauteur de **40%** (60% pour les PME) afin de soutenir les entreprises de bâtiment et de travaux publics, celles produisant des substances minérales solides, les exploitants aéroportuaires et ceux de remontées mécaniques et de domaines skiables qui investiraient dans des engins non routiers fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz naturel ou à l'hydrogène, ainsi que certains engins non routiers hybrides et ce, **entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022**.

Pour les engins hybrides, il s'agit des engins combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au superéthanol E85 ou combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du gaz de pétrole liquéfié dont les émissions sont inférieures ou égales à une valeur fixée par un récent décret ⁽²⁾.

Pour rappel, le dispositif de suramortissement a été étendu pour les seules entreprises de bâtiment et de travaux publics, à l'acquisition ou location d'un bien neuf (via un contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat) **d'engins mobiles non routiers neufs dont le moteur satisfait aux limites d'émission de la phase V, en remplacement de matériels de plus de 5 ans utilisés pour le même usage.**

MATERIELS ELIGIBLES AU DISPOSITIF DE SURARMORTISSEMENT

Une *instruction fiscale* ⁽³⁾ datée du 1^{er} juillet 2020 est venue préciser certaines modalités d'application du dispositif de suramortissement, notamment en matière d'éligibilité des entreprises et matériels que ces derniers soient dotés de motorisations alternatives à l'usage du diesel ou dotés d'un moteur de phase V. Ce travail nous a mobilisé dès le mois de février pour prendre attache avec le service administratif concerné, puis travailler en support de l'administration à la rédaction de cette instruction qui n'a pas fait l'objet d'une consultation officielle.

De manière générale, elle précise que les engins non routiers sont définis comme « *toute machine mobile, tout équipement transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie ou de roues, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises y compris tout engin installé sur le châssis de véhicules destinés au transport routier de passager ou de marchandises* » et ajoute que ne sont donc éligibles que les engins n'ayant pas reçu d'autorisation pour circuler sur la voie publique et n'étant pas immatriculés. Un certain nombre d'exemples ont été introduits dans l'instruction comme les bulldozers, les pelles mécaniques, les chargeuses et chargeuses-pelleteuses, les motobasculeurs et tombereaux, les trancheuses, les matériels routiers (balayeuses, compacteurs, gravillonneurs...), les matériels pour le forage, battage ou encore les grues, mais aussi les nacelles et les chariots élévateurs ou les tracteurs à bagages utilisés dans les aéroports.

En ce qui concerne les engins éligibles dotés d'un moteur de phase V et l'obligation de remplacement d'un matériel ancien ayant le même usage, l'entreprise doit avoir, concomitamment à l'acquisition ou à la mise en service du nouvel engin mobile non routier, mis au rebut ou vendu un engin de plus de cinq ans d'ancienneté et qu'elle utilisait pour le même usage. Il s'agit bien d'un critère d'âge du matériel et non un critère de durée de possession par le dernier acquéreur, ce qui permettra de favoriser le rajeunissement du parc.

⁽¹⁾ Note d'information de l'administration sur le report de hausse de fiscalité du GNR ⁽²⁾ Décret n°2020-401 du 6 avril 2020

⁽³⁾ Déductions exceptionnelles en faveur des investissements dans des engins non routiers de substitution à ceux fonctionnant au gazole non routier (GNR)

© EVOLIS - 17 novembre 2020 (v3)

Pour en savoir plus : www.evolis.org