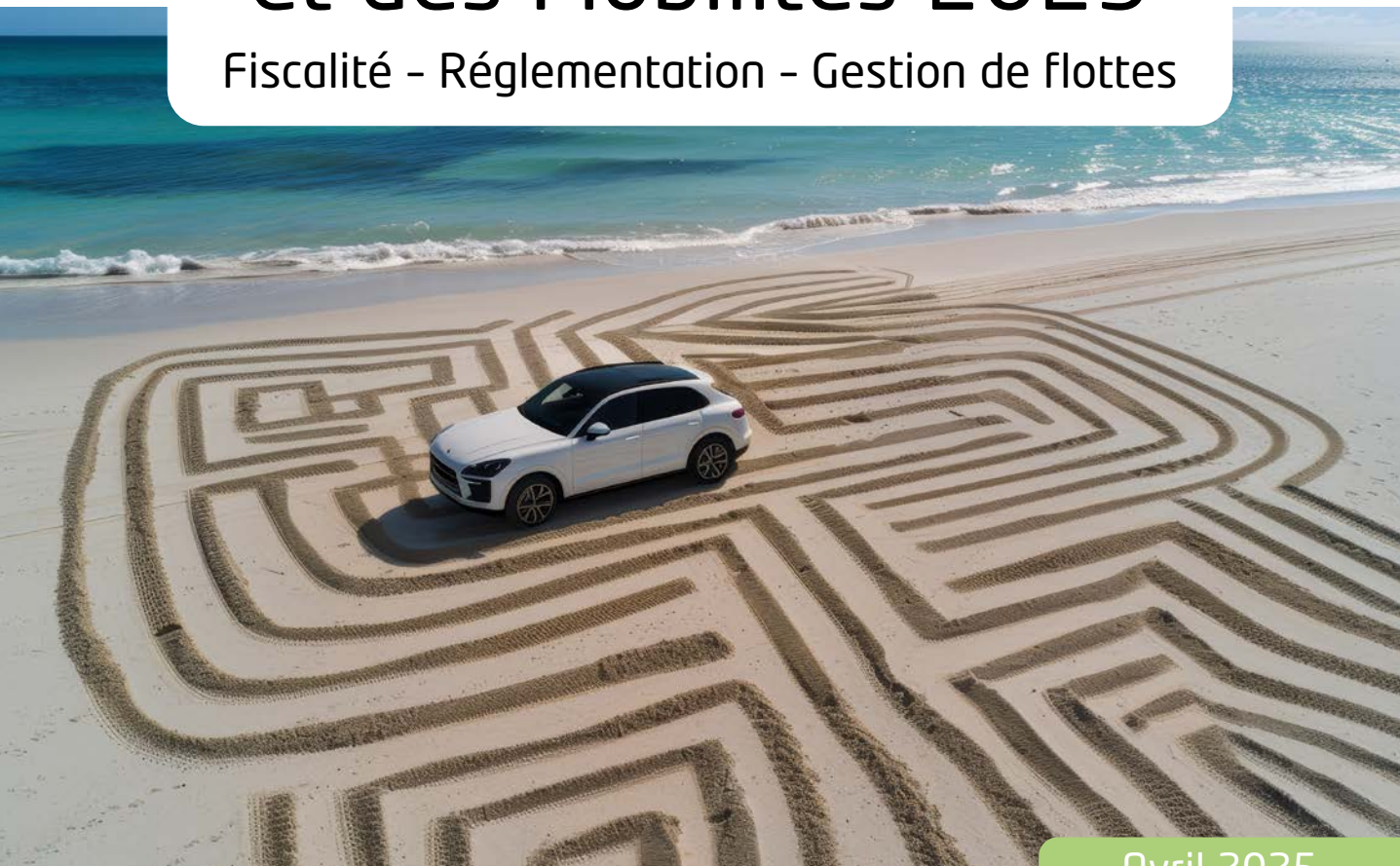


Mémento des Flottes et des Mobilités 2025

Fiscalité - Réglementation - Gestion de flottes



Avril 2025

Mémento des Flottes et des Mobilités 2025

Fiscalité - Réglementation - Gestion de flottes

EN COLLABORATION AVEC



Bibliographie

ÉNERGIES

- L'hydrogène en 20 questions (juillet 2021)
- Le véhicule électrique est-il si vertueux ? (octobre 2019)
- Quelles énergies pour quels usages en entreprise ? (octobre 2016)
 - L'hydrogène, carburant du futur ? (octobre 2015)
 - Le diesel en 20 questions (septembre 2014)

GESTION-FISCALITÉ

- Mémento des acteurs publics 2024 (mai 2024 – format digital)
- Mémento des flottes et des mobilités 2024 (mars 2024 - format papier et digital)
- Les mutations du marché entreprise en 10 questions (septembre 2023 - format papier et digital)
 - TCO Scope 2024 (août 2024 - format digital)
- Villes intelligentes : quels défis pour quelles mobilités ? (novembre 2017)
 - Quelles mobilités en entreprise en 2020 ? (février 2017)

TECHNOLOGIES

- Les enjeux du recyclage des batteries en 10 questions (octobre 2022 - format papier et digital)
 - Le véhicule autonome, c'est déjà demain ? (janvier 2016)
 - Le pneumatique, nouvel or noir (octobre 2012)

Mémento des Flottes et des Mobilités 2025

Fiscalité - Réglementation - Gestion de flottes

EN COLLABORATION AVEC



*Copyright © Les Éditions de l'Arval Mobility Observatory - Avril 2025
22 rue des Deux Gares - 92500 Rueil-Malmaison
ISBN 979-10-93627-39-7
ISSN 2804-4819*

*L'Arval Mobility Observatory ne saurait être tenu pour responsable de toute erreur, tout oubli et tout autre résultat tiré de l'utilisation de ces cahiers ou de toute exploitation des informations contenues dans ces cahiers.
Tous droits réservés. Toute reproduction ou diffusion même partielle, par quelque procédé ou sur tout support que ce soit, ne pourra être faite sans l'accord écrit préalable de l'Arval Mobility Observatory.*



Sommaire

Avant-propos	9
Ch. 1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative	11
Ch. 2. La fiscalité de droit commun appliquée aux véhicules	65
Ch. 3. L'utilisation d'un véhicule par le salarié	85
Ch. 4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés	113
Vade-mecum	133

Avant-propos

Alors que la fiscalité et la réglementation des flottes automobiles n'ont jamais connu une évolution aussi rapide et profonde que ces derniers mois, cette 18ème édition du Mémento des Flottes et des Mobilités de l'Arval Mobility Observatory a pour objectif de vous fournir une analyse détaillée et de vous guider dans l'application des nouvelles mesures, désormais en vigueur.

Mise en place d'une taxe incitative au verdissement, certificats d'économie d'énergie ou encore réforme des avantages en nature... 2025 marque un tournant majeur dans la gestion des parcs automobiles d'entreprise. Si ces évolutions rendent le paysage fiscal et réglementaire plus complexe, elles témoignent également d'un changement de paradigme vers une mobilité plus verte et durable, lui-même soutenu par un contexte géopolitique mondial tendu et la volonté d'agir durablement contre le changement climatique. Tout cela amène donc le législateur à durcir – encore davantage – les règles du jeu, et ce n'est pas terminé puisqu'une proposition de loi en attente à l'Assemblée nationale pourrait encore affiner le dispositif du verdissement des flottes, instauré par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019.

Dans ce contexte, l'instabilité réglementaire, fréquemment soulignée par les experts du secteur, représente un véritable défi pour les responsables de parcs automobiles, qui ont besoin de visibilité pour planifier sereinement leurs renouvellements de véhicules. C'est dans cette optique que le Mémento des Flottes et des Mobilités a été conçu, avec l'appui des experts fiscaux et sociaux du cabinet Peren Avocats. Ce guide constitue un outil précieux pour vous fournir des réponses claires à vos questions et vous aider à naviguer dans les méandres de la réglementation actuelle. Les nombreux Points de repères et Cas pratiques vous permettront d'appréhender concrètement l'application des nouvelles mesures, tout en vous préparant aux évolutions anticipées pour 2026.

Dans les premiers chapitres, vous trouverez un état des lieux exhaustif des dispositifs fiscaux en vigueur. Le troisième chapitre se concentre sur la révision des règles liées à l'usage des véhicules par les collaborateurs, une question d'actualité notamment avec la réforme des avantages en nature qui soutient l'électrification des flottes et la production européenne de véhicules électriques. Enfin, le quatrième chapitre propose un bilan complet des obligations découlant de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et de la Loi Climat & Résilience.

Plus que jamais, dans cet environnement en constante évolution, l'ambition de l'Arval Mobility Observatory est de vous accompagner dans vos réflexions et vos démarches concernant la gestion de vos parcs automobiles, ainsi que la mobilité domicile-travail de vos collaborateurs. Les transformations internes au sein des entreprises, liées notamment aux nouvelles formes de travail, redéfinissent les besoins en mobilité et représentent un véritable défi pour les décideurs.

Nous vous encourageons également à consulter régulièrement le site de l'**Arval Mobility Observatory** et à vous abonner à notre newsletter mensuelle pour vous tenir informé des évolutions du marché, des changements fiscaux et réglementaires, ainsi que sur les grandes tendances en matière de gestion de flotte automobile et de mobilité.

Régis Masera

Directeur de l'Arval Mobility Observatory







1.

Les deux volets de la fiscalité
environnementale : les fiscalités
punitives et incitatives

La fiscalité environnementale a pris une place importante depuis plusieurs années. Face au contexte géopolitique, à la menace de pénurie de pétrole et à l'effet de serre dû aux émissions de CO₂, les pouvoirs publics mettent en place de nombreux dispositifs pour inciter les automobilistes à opter pour des solutions de mobilité plus vertueuses. La loi de Finances pour 2025 marque encore une nouvelle étape, en actant une augmentation des taxes à l'immatriculation et en instituant une taxe visant à inciter les entreprises dotées d'une flotte significative de véhicules à se tourner vers des modèles à plus faibles émissions.

A. La fiscalité punitive

Au fil des années, le législateur a développé un large panel de taxes visant à dissuader les automobilistes de se tourner vers des véhicules considérés comme polluants. Ainsi, un véhicule peut faire dorénavant l'objet de sept taxes différentes :

- **Quatre lors de son immatriculation** (la taxe fixe, la taxe régionale, le Malus CO₂ et le Malus au poids);
- **Trois tous les ans** (la taxe annuelle sur les émissions de CO₂, la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques et la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules à faibles émissions).

Compte tenu du nombre de réformes mises en œuvre ces dernières années, la fiscalité environnementale constitue manifestement un sujet d'attention, qui tend à occuper une place centrale dans la politique de réduction des gaz à effet de serre. Le Code des impositions des biens et services (ci-après CIBS) en est le symbole : depuis le 1^{er} janvier 2022, il regroupe l'ensemble des taxes sur l'immatriculation et l'utilisation des véhicules, dans un but d'harmonisation d'un tronc commun de règles (liquidation, recouvrement, remboursement, etc.). Ce code a vocation à s'enrichir, avec notamment le transfert du régime de la TVA.

Du point de vue des usagers, les taxes frappant les véhicules constituent également un critère déterminant dans leur choix d'équipement, le montant cumulé de celles-ci pouvant être particulièrement significatif.

La présente section aborde dans un premier temps les deux taxes sur l'utilisation des véhicules, correspondant aux deux anciennes composantes de la Taxe sur les véhicules de sociétés (TVS). La nouvelle taxe annuelle incitative relative à l'acquisition

de véhicules à faibles émissions, mise en place à compter de 2025, fait l'objet de développements spécifiques dans un deuxième temps.

Enfin, sont abordées dans un dernier temps les quatre principales taxes sur l'immatriculation des véhicules.

1. LES TAXES ANNUELLES SUR LES VÉHICULES DE TOURISME

[art. L 421-94, 1^o-a et b du CIBS]

Les véhicules de tourisme sont soumis à **deux taxes annuelles**, dont le coût augmente progressivement depuis leur introduction :

- **La taxe « sur les émissions de CO₂ »** : les barèmes progressifs de la taxe font l'objet d'une nouvelle augmentation en 2025;
- **La taxe « sur les émissions de polluants atmosphériques »** : entrée en vigueur en 2024 en remplacement de la taxe annuelle sur l'ancienneté des véhicules de tourisme, son objectif est d'augmenter le rendement des taxes annuelles.

Bien qu'indépendantes, les deux taxes annuelles sur l'utilisation des véhicules (TVU) font l'objet de règles communes relatives notamment au fait générateur, aux redevables, à l'exigibilité et à la liquidation de l'impôt.

1.1. Champ d'application des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

1.1.1. Redevables des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Les TVU concernent les « entreprises » au sens large, sans se limiter aux sociétés à proprement parler. La définition d'une entreprise renvoie à celle d'« assujettis » pour les besoins de la TVA, soit des personnes qui effectuent de manière indépendante

une activité économique.

Toutes les activités de producteur, de commerçant ou de prestataire de services sont donc concernées, parmi lesquelles les activités agricoles ainsi que les professions libérales.

Le champ des TVU apparaît donc beaucoup plus large que celui de l'ancienne TVS dont ces taxes sont inspirées, incluant notamment les entrepreneurs individuels, les entreprises agricoles, les associations et les organismes sans but lucratif. En pratique toutefois, les véhicules utilisés par ces derniers font l'objet d'exonérations (**voir 1.1.2. (c) ci-après**), qui conduisent *de facto* à les remettre dans la même situation qui était la leur sous l'empire de la TVS.

À l'inverse, certains nouveaux entrants, parmi lesquels les GIE ou les mutuelles, ne bénéficient d'aucune exemption et subissent à ce jour les effets de l'élargissement du périmètre de ces nouvelles taxes.

1.1.2. Véhicules dans le champ des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Les véhicules dans le champ des TVU sont les véhicules de tourisme utilisés en France. Leur définition a été modifiée par la loi de Finances pour 2025 :

a) Les véhicules de tourisme :

Sont concernés :

- L'ensemble des véhicules de la **catégorie M1**, à l'exception de ceux destinés à un usage professionnel ou à un usage d'habitation. Il devrait s'agir en pratique des véhicules dont la carte grise porte la mention « **voitures particulières** » (**VP**) : berlines, breaks, véhicules familiaux, coupés, cabriolets et véhicules de type minibus comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;
- Les véhicules de la **catégorie N1** qui, compte tenu de leur carrosserie, de leurs équipements et de leurs autres caractéristiques techniques, sont susceptibles de recevoir un usage autre que professionnel ou d'habitation. En pratique, il devrait s'agir des camionnettes et des véhicules « pick-up » destinés au transport de personnes, notamment les véhicules « pick-up » comportant quatre places ou plus et les « camions hors route »

comportant cinq places ou plus. En revanche, il est expressément prévu que les véhicules exclusivement affectés à l'exploitation de remontées mécaniques et des domaines skiables ne constituent pas des véhicules taxables.

⚠ Les véhicules dans le champ de cette nouvelle définition doivent être précisés dans un décret, non publié à la date de publication du présent ouvrage.

FOCUS

Les dérivés VP sont-ils concernés par les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme ?

Sous l'empire de l'ancienne TVS, l'administration fiscale indiquait dans sa doctrine que les voitures particulières transformées en véhicules utilitaires, dits « dérivés VP », ne disposant que d'un seul rang de places assises à l'avant et destinées au transport de marchandises étaient hors du champ d'application de la TVS, sous réserve que les points d'ancrage de la banquette arrière ne soient pas considérés comme « accessibles ».

La nouvelle définition des véhicules de tourisme excluant les véhicules de la catégorie M1 destinés à un usage professionnel, il serait tentant d'exclure de ce fait les dérivés VP du champ des TVU.

⚠ Il conviendra cependant d'attendre les précisions apportées par le décret et une éventuelle position de l'administration fiscale à ce sujet pour statuer clairement sur leur sort.

b) Véhicules de tourisme utilisés en France à des fins économiques :

Le redevable des taxes correspond à l'utilisateur du véhicule en France. Il peut s'agir :

- Du **propriétaire**;
- Du **preneur** dans le cadre d'une location longue durée (location d'une durée au moins égale à deux ans ou mise à disposition d'un véhicule dans le cadre d'un contrat de crédit);
- De la **personne qui dispose du véhicule** autrement que dans le cadre d'une location longue durée (il n'est alors pas nécessaire de rechercher les propriétaires effectifs). Une règle similaire s'appliquait en matière de TVS. L'administration fiscale a notamment indiqué qu'étaient visés les véhicules immatriculés au nom de GIE qui les mettent à disposition des sociétés membres ou du personnel de ces sociétés;
- De l'**entreprise prenant en charge les frais qu'un salarié a engagés** pour l'acquisition ou l'utilisation du véhicule.

Les véhicules qui portent la mention « véhicule de démonstration », faisant l'objet d'un certificat « W garage » ou encore mis en fourrière ne sont pas taxables dès lors qu'ils ne sont pas considérés comme étant affectés à des fins économiques.

FOCUS

Le cas des véhicules immatriculés à l'étranger

L'application des TVU aux véhicules immatriculés dans un autre État, dès lors qu'ils sont utilisés par une société ayant son siège social ou un établissement en France, neutralise considérablement l'intérêt de la location transfrontalière. Le législateur a, à ce titre, transposé les mêmes règles applicables sous l'empire de l'ancienne TVS et qui visaient déjà à mettre en échec la pratique consistant à prendre en location un véhicule auprès d'une entreprise ayant son siège dans un autre État, évitant ainsi l'assujettissement à cette taxe.

c) Les véhicules de tourisme exonérés :

Afin de compenser l'extension des redevables visés par les TVU par rapport à ceux qui étaient soumis à l'ancienne TVS, le législateur a prévu un certain nombre d'exonérations qui dépendent de l'utilisateur, de l'affectation du véhicule ou encore de son type. Les cas d'exonération sont listés ci-après selon qu'ils s'appliquent aux deux taxes ou seulement à l'une d'entre elles :



Types d'exonération	Taxes visées par l'exonération	
	Taxe annuelle sur les émissions de CO ₂	Taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques
Exonérations en lien avec l'utilisateur		
Véhicule utilisé pour les besoins des opérations exonérées de TVA des organismes philosophiques, religieux, politiques, patriotiques, civiques ou syndicaux ou des organismes sans but lucratif dont la gestion est désintéressée	X	X
Véhicule utilisé par les entrepreneurs individuels (ou exerçant sous le régime de l'EIRL) dans le cadre de leur activité professionnelle	X	X
Exonérations en lien avec l'utilisation du véhicule		
Véhicule pris en location sur une période d'au plus 1 mois (ou 30 jours consécutifs)	X	X
Exonérations en lien avec le véhicule... ... et son affectation		
Véhicule exclusivement affecté à la location (et ce quelle que soit la durée de la location. Seul le locataire est redevable si location pendant au moins 1 mois)	X	X
Véhicule exclusivement affecté par le redevable à la mise à disposition temporaire de ses clients en remplacement de leur véhicule immobilisé (véhicule de courtoisie)	X	X
Véhicule utilisé pour le transport public de personnes	X	X
Véhicule utilisé dans le cadre d'une activité agricole ou forestière	X	X
Véhicule pour l'enseignement de la conduite (auto-école)	X	X
Véhicule utilisé pour l'apprentissage du pilotage ou dans le cadre de compétitions sportives	X	X
... et ses caractéristiques		
Véhicule accessible en fauteuil roulant	X	X
Véhicule de collection	X	X

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

Types d'exonération	Taxes visées par l'exonération	
	Taxe annuelle sur les émissions de CO ₂	Taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques
... et sa source d'énergie		
Véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux	X	X
Véhicule dont la source d'énergie combine : - L'électricité ou l'hydrogène et - Le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié, l'essence ou le superéthanol E85	- (Suppression depuis le 1 ^{er} janvier 2025)	-
Véhicule dont la source d'énergie combine : - Le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié et - l'essence ou le superéthanol E85	- (Suppression depuis le 1 ^{er} janvier 2025)	-

Votée dans la loi de Finances pour 2024, la suppression des exonérations temporaires ou définitives dont bénéficiaient **certains véhicules hybrides** est actée depuis le 1^{er} janvier 2025. Le législateur entend inciter les usagers à se détourner de ce type de véhicules au motif qu'ils demeurent émetteurs de CO₂. Afin d'atténuer les effets de cette suppression, un abattement est toutefois instauré pour les véhicules dont la source d'énergie comprend le superéthanol (**voir 1.2.1 (a) ci-après**).



FOCUS

Les véhicules électriques ou hydrogènes sont expressément exonérés de taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Les véhicules, dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux, font l'objet d'une exonération expresse des TVU.



1.2. Modalités de calcul des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Le montant des TVU est déterminé en multipliant le tarif propre au véhicule concerné par la proportion annuelle d'utilisation du véhicule. Les modalités de détermination de ce ratio d'utilisation sont identiques, quelle que soit la taxe annuelle concernée.

1.2.1. Détermination du tarif applicable

a) Détermination du tarif de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂

Détermination de l'assiette de la taxe

La taxe annuelle sur les émissions de CO₂ est déterminée par référence au taux d'émission de CO₂/km (pour les véhicules immatriculés WLTP ou NEDC) ou par référence à la puissance administrative pour certains véhicules spécifiques.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les émissions de CO₂ des véhicules dont la source d'énergie comprend le superéthanol E85 doivent être minorées d'un abattement de :

- 40 % des émissions de CO₂ (dispositif WLTP et dispositif NEDC) pour les véhicules dont le taux d'émission n'excède pas 250 g de CO₂/km;
- 2 CV (barème à CV) pour les véhicules qui n'excèdent pas 12 CV.

Cet abattement vise à compenser la suppression de l'exonération de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ dont bénéficiaient certains véhicules hybrides jusqu'en 2024. Contrairement à cette exonération, ces abattements ne sont pas réservés aux seuls véhicules qui combinent cette source d'énergie avec une autre mais peuvent également être appliqués aux véhicules dont le superéthanol E85 constitue la seule source d'énergie.

FOCUS

Application d'un abattement de 40 % pour certains véhicules hybrides

Une entreprise A détient un véhicule hybride, fonctionnant au superéthanol E85 et émettant 120 g de CO₂/km homologué WLTP.

Avant d'appliquer le barème progressif, il convient tout d'abord d'appliquer l'abattement de 40 % dès lors que le véhicule y est éligible. Le taux d'émission à soumettre au barème s'établit ainsi à 88 g/km.

En 2025, ce véhicule fera l'objet d'une taxe annuelle sur les émissions de CO₂ de 99 €. Il pouvait prétendre à une exonération temporaire au titre des années précédentes.

Application du barème progressif

La taxe annuelle sur les émissions de CO₂ est calculée sur la base d'un barème déterminé en fonction des caractéristiques du véhicule (en principe le taux d'émission de CO₂/km – le cas échéant minoré de l'abattement de 40 % –, à défaut la puissance administrative) :

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

Types de véhicules	Barème applicable
Véhicule immatriculé en France à compter du 1 ^{er} mars 2020 (régime d'immatriculation WLTP)	Barème n° 1
Véhicule ayant fait l'objet d'une réception communautaire, mis en circulation pour la 1 ^{ère} fois à compter du 1 ^{er} juin 2004 et non possédé ou utilisé par la société avant le 1 ^{er} janvier 2006	Barème n° 2
Autres véhicules	Barème n° 3

Une fois le tarif de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ déterminé selon le barème applicable, celui-ci est pondéré le cas échéant du ratio d'utilisation annuelle déterminé à l'étape suivante.

Barème n° 1 : barème selon les émissions de CO₂/km des véhicules acquis ou utilisés par l'entreprise relevant du dispositif d'immatriculation WLTP

Ce barème s'applique aux véhicules qui relèvent du dispositif d'immatriculation WLTP, c'est-à-dire les véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2.

Sont exclus les véhicules pour lesquels les émissions de CO₂ n'ont pas pu être déterminées ainsi que ceux pour lesquels il n'est pas possible d'établir qu'elles ont été déterminées ou qui ne peuvent l'être.

Le tarif applicable est calculé en appliquant au taux d'émission de CO₂/km du véhicule, le cas échéant

minoré de l'abattement de 40 %, le tarif unitaire de la tranche correspondante. L'addition des produits de chacune des tranches forme le montant de la taxe annuelle.

Pour 2025, le seuil du barème a été abaissé à 9 g de CO₂/km, contre 14 g précédemment. Le seuil de chacune des tranches du barème a également été abaissé, ce qui conduit à augmenter le montant de la taxe annuelle pour l'ensemble des véhicules qui y étaient déjà soumis.

Taxe annuelle sur les émissions de CO₂ - Barème WLTP (à compter du 1^{er} janvier 2025)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 9	0
De 10 à 50	1
De 51 à 58	2
De 59 à 90	3
De 91 à 110	4
De 111 à 130	10
De 131 à 150	50
De 151 à 170	60
À partir de 171	65

Les barèmes prévus pour 2026 et 2027 sont également présentés dans le **Vade-mecum** (p. 133).



FOCUS

Application du barème progressif pour la taxe annuelle sur les émissions de CO₂

Une entreprise A détient depuis 2023 un véhicule émettant 146 g de CO₂/km homologué WLTP. En 2025, cette taxe annuelle est calculée comme suit :

Taxe annuelle sur les émissions de CO ₂ - 2025			
Tarif par g/km	Tranche du barème	Tranche CO ₂ retenue	Montant taxe CO ₂
0	de 0 à 9	9	0 €
1	de 10 à 50	41	41 €
2	de 51 à 58	8	16 €
3	de 59 à 90	32	96 €
4	de 91 à 110	20	80 €
10	de 111 à 130	20	200 €
50	de 131 à 150	16	800 €
60	de 151 à 170	0	0 €
65	À partir de 171	0	0 €
Total		146	1 233 €

La taxe annuelle sur les émissions de CO₂ s'élève donc à 1 233 € en 2025, soit une augmentation de 25 % par rapport à 2024 (983 €).

Barème n° 2 : Barème selon les émissions de CO₂/km des véhicules acquis ou utilisés par l'entreprise relevant du dispositif d'immatriculation NEDC

Ce barème s'applique aux véhicules qui remplissent les trois conditions cumulatives suivantes et qui ne relèvent pas du barème n° 1 :

- Le véhicule a fait l'objet d'une réception communautaire;
- Sa première mise en circulation est intervenue à compter du 1^{er} juin 2004;
- Et il n'était pas possédé ou utilisé par la société avant le 1^{er} janvier 2006.

De la même manière que le Barème n° 1, le tarif applicable est déterminé en appliquant au taux d'émission de CO₂/km du véhicule le tarif unitaire de la tranche correspondante, après application de l'abattement de 40 % le cas échéant. L'évolution

du barème pour 2025 conduit à une augmentation générale du montant de la taxe.

Le barème intégral se présente comme suit :

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 7	0
De 8 à 41	1
De 42 à 48	2
De 49 à 74	3
De 75 à 91	4
De 92 à 107	10
De 108 à 124	50
De 125 à 140	60
À partir de 141	65

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

Les barèmes prévus pour 2026 et 2027 sont présentés dans le **Vade-mecum** (p. 133).

Barème n° 3 : Barème selon la puissance administrative des autres véhicules détenus ou utilisés par l'entreprise

Pour les véhicules qui ne respectent pas les conditions des barèmes précédents (par exemple, un véhicule ayant fait l'objet d'une réception communautaire, commercialisé après le 1^{er} janvier 2004, mais déjà compris dans le parc automobile de l'entreprise avant le 1^{er} janvier 2006), un barème fondé sur la puissance administrative reste en vigueur. Un abattement de 2 CV doit être appliqué à certains véhicules le cas échéant. Le barème se présente comme suit :

Puissance administrative (en CV)	Tarif applicable (en €)
Jusqu'à 3	1 750
De 4 à 6	2 500
De 7 à 10	4 250
De 11 à 15	5 000
À partir de 16	6 250

Les barèmes prévus pour 2026 et 2027 sont présentés dans le **Vade-mecum** (p. 133).

b) Détermination du tarif de la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques

Applicable depuis le 1^{er} janvier 2024 en remplacement de la taxe sur l'ancienneté des véhicules, la taxe sur les émissions de polluants atmosphériques est déterminée selon la source d'énergie du véhicule :

- **Véhicules appartenant à la catégorie E** (véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison) : pas de taxe appliquée;
- **Véhicules appartenant à la catégorie 1** (véhicules qui sont alimentés par un moteur thermique à allumage commandé, plus communément appelés moteurs à essence, et qui respectent les valeurs limites d'émissions Euro 5 ou Euro 6) : taxe de 100 €; Les véhicules hybrides essence qui respectent ces valeurs limites d'émission

paraissent également relever de la catégorie 1.

⚠ Il conviendra cependant d'attendre une confirmation de la part de l'administration fiscale;

- **Véhicules les plus polluants** (véhicules qui n'appartiennent pas aux catégories E ou 1) : taxe de 500 €.

Cette dernière catégorie recouvre donc les véhicules essence qui ne respecterait pas les normes d'émission Euro 5 ou Euro 6 ainsi que les véhicules diesel. Ces derniers sont en effet alimentés par un moteur à allumage par compression et ne peuvent donc pas relever de la catégorie 1, quand bien même ils respecteraient les normes d'émission Euro 5 ou Euro 6.

1.2.2. Détermination de la proportion annuelle d'utilisation

a) Principe

La proportion annuelle d'utilisation correspond au ratio du nombre de jours durant lesquels le redevable a affecté le véhicule pour les besoins de son activité sur le nombre total de jours dans l'année. Le ratio se présente donc comme suit :

$$\frac{\text{Durée d'affectation du véhicule en France à des fins économiques}}{365}$$

Depuis le 1^{er} janvier 2025, il n'est plus possible pour le redevable de déterminer le ratio de proportion annuelle en fonction de l'utilisation du véhicule par trimestre civil.



FOCUS

Calcul de la proportion annuelle d'utilisation

Exemple 1

Une société prend en location un véhicule de tourisme du 5 avril au 10 novembre 2025 (il ne s'agit donc pas d'une location longue durée). La proportion annuelle d'utilisation est déterminée comme suit : la société a utilisé le véhicule du 5 avril au 10 novembre 2025, soit 220 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 60,3 % (220 / 365);

Exemple 2

Une société prend en location un véhicule du 15 octobre 2024 au 15 avril 2025. La proportion annuelle d'utilisation est déterminée comme suit :

- **En 2024 :** la société a utilisé le véhicule du 15 octobre au 31 décembre 2024, soit 78 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 21,4 % (78 / 365);
- **En 2025 :** la société a utilisé le véhicule du 1^{er} janvier au 15 avril 2025, soit 105 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 28,8 % (105 / 365).

b) Pondération en présence de véhicules possédés ou loués par des salariés

Pour les véhicules possédés ou loués par des salariés dont les frais sont pris en charge par leur employeur à proportion de la distance parcourue dans le cadre de leur activité professionnelle, le coefficient d'utilisation proportionnelle doit être pondéré.

Cette pondération dépend de la distance annuelle parcourue :

Distance annuelle parcourue (en km)	Ratio de pondération
De 0 à 15 000	0 %
De 15 001 à 25 000	25 %
De 25 001 à 35 000	50 %
De 35 001 à 45 000	75 %
Supérieure à 45 000	100 %

En application de cette pondération, aucune taxe annuelle n'est donc due si le salarié utilise son véhicule moins de 15 000 kilomètres par an dans le cadre de son activité professionnelle.

Si le salarié vient à changer de véhicule en cours d'année, le ratio de pondération est déterminé, pour chaque véhicule, en additionnant les distances parcourues avec l'ensemble des véhicules.

1.3. Détermination du montant définitif des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Une fois les tarifs déterminés pour l'ensemble des véhicules utilisés selon leurs caractéristiques techniques, ces tarifs doivent être ajustés par référence à la proportion annuelle d'utilisation déterminée pour chaque véhicule.

À l'issue de ces calculs, le redevable est en mesure de déterminer le montant cumulé des deux taxes pour chaque véhicule.

Il lui revient alors d'isoler les véhicules possédés et utilisés par les salariés et qui donnent lieu à la prise en charge : le montant cumulé des deux taxes annuelles frappant spécifiquement ces véhicules doit être minoré d'un **abattement forfaitaire de 15 000 €**.

FOCUS

Retraitements à réaliser pour les véhicules possédés ou utilisés par les salariés et dont les frais sont pris en charge par l'entreprise

Les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme s'appliquent selon les mêmes modalités que pour les véhicules possédés ou utilisés par l'entreprise, avec cependant deux points spécifiques :

- S'agissant de la proportion d'utilisation annuelle (v 1.2.2 (a)) : le coefficient d'utilisation proportionnelle doit être pondéré à proportion de la distance parcourue dans le cadre de l'activité professionnelle;
- S'agissant du montant cumulé des deux taxes annuelles : une fois les taxes sur les émissions de CO₂ et sur les émissions de polluants atmosphériques déterminées, leur montant cumulé fait l'objet d'un abattement forfaitaire de 15 000 €.



1.4. Modalités de déclaration et de paiement des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Les TVU sont déclarées selon des modalités qui dépendent du statut du redevable au regard de la TVA :

Statut du redevable au regard de la TVA	Modalités de déclaration et de paiement
Redevable de la TVA (régime normal)	Taxes portées sur l'annexe 3310-A à la déclaration CA3 déposée au titre du mois de décembre ou du quatrième trimestre civil de l'année au cours de laquelle la taxe est due.
Redevable de la TVA (régime simplifié)	Taxes portées sur la déclaration annuelle CA12/CA12E déposée au titre de l'exercice au cours duquel les taxes sont devenues exigibles.
Autres	Taxes portées sur l'annexe 3310-A-SD déposée au plus tard le 25 janvier de l'année qui suit celle au cours de laquelle la taxe est devenue exigible.

Les taxes sont acquittées de manière concomitante au dépôt de la déclaration. Si aucune taxe n'est due, aucune déclaration n'est requise.

État récapitulatif annuel

Il est à noter que les redevables doivent tenir à disposition de l'administration un état récapitulatif annuel des véhicules utilisés, avec les mentions suivantes :

- S'agissant des véhicules dans le champ des taxes :
 - Les caractéristiques techniques;
 - La date de première immatriculation;
 - La date de première immatriculation en France;
 - Le mode d'utilisation;
 - Les modalités de calcul de la proportion annuelle d'utilisation.
- **S'agissant des véhicules exonérés** : le motif d'exonération.

Sanctions en cas de manquement déclaratif et/ou de paiement

En cas de dépôt tardif de la déclaration, la taxe exigible est assortie d'un intérêt de retard de 0,20 % par mois ainsi que d'une majoration de 10 %. Le simple retard de paiement entraîne l'application du même intérêt de retard de 0,20 % par mois.

Le recouvrement et le contrôle de la taxe sont assurés selon les procédures, sûretés, garanties et sanctions applicables en matière de TVA. Les entreprises bénéficient de la prescription triennale (période portée à 10 ans en cas d'activité occulte). Les litiges relatifs à la TVS relèvent des tribunaux administratifs.



CAS PRATIQUE RÉCAPITULATIF

La société A possède deux véhicules et en loue deux autres en location longue durée.

Véhicules possédés par la société :

- **Véhicule 1** fonctionnant à l'essence (SP95), mis en circulation le 23 février 2025 et utilisé depuis cette date. Il émet 140 g de CO₂/km.
- **Véhicule 2** fonctionnant au gazole, mis en circulation le 25 juin 2025 et utilisé depuis cette date. Il émet 120 g de CO₂/km.

Véhicules loués :

- **Véhicule 3** hybride non rechargeable (combinant l'électricité et le superéthanol E85), loué en LLD depuis le 5 août 2025 et émettant 115 g de CO₂/km.
- **Véhicule 4** hybride rechargeable (combinant l'électricité et le gazole), loué entre le 28 octobre et le 20 novembre 2025 et émettant 50 g de CO₂/km.

Étape 1 : application des éventuels abattements et exonérations

La source d'énergie du véhicule 3 comprenant le superéthanol E85, celui-ci est éligible à un abattement de 40 % pour les besoins de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂. Le taux de CO₂ soumis au barème s'établit donc à 69 g/km (115 g/km – 40 %). Le véhicule 4 ayant été loué pendant une période inférieure à un mois, aucune taxe annuelle n'est due par la société A.

Les véhicules 1 et 2 ne bénéficient quant à eux d'aucun abattement ou exonération.

Étape 2 : détermination des tarifs applicables

Les tarifs suivants sont applicables aux véhicules 1, 2 et 3 :

- **Véhicule 1 :**
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 933 € (Barème 1 pour 140 g/km)
 - Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques : 100 € (tarif applicable à un véhicule relevant de la catégorie 1)
- **Véhicule 2 :**
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 333 € (Barème 1 pour 120 g/km)
 - Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques : 500 € (tarif applicable à un véhicule relevant de la catégorie des véhicules les plus polluants)
- **Véhicule 3 :**
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 90 € (Barème 1 pour 69 g/km)
 - Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques : 100 € (tarif applicable à un véhicule relevant de la catégorie 1)



Étape 3 : détermination de la proportion annuelle d'utilisation

Les tarifs déterminés à l'Étape 2 doivent être pondérés par référence à la proportion annuelle d'utilisation des véhicules. Ce ratio est déterminé par référence au nombre de jours réels d'affectation :

- **Véhicule 1 :** la société a utilisé le véhicule du 23 février au 31 décembre 2025, soit 312 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 85,5 % (312 / 365);
- **Véhicule 2 :** la société a utilisé le véhicule du 25 juin au 31 décembre 2025, soit 190 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 52,1 % (190 / 365);
- **Véhicule 3 :** la société a utilisé le véhicule du 5 août au 31 décembre 2025, soit 149 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit à 40,8 % (149 / 365).

Étape 4 : calcul des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Les tarifs déterminés à l'Étape 2 doivent être pondérés des ratios déterminés à l'Étape 3 :

- **Véhicule 1 :**
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 798 € (933 € x 85,5 %)
 - Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques : 86 € (100 € x 85,5 %)
- **Véhicule 2 :**
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 173 € (333 € x 52,1 %)
 - Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques : 261 € (500 € x 52,1 %)
- **Véhicule 3 :**
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 37 € (90 € x 40,8 %)
 - Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques : 41 € (100 € x 40,8 %)

La société A est donc redevable :

- De la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ pour un montant global de 1 008 € (798 + 173 + 37);
- De la taxe sur les émissions de polluants atmosphériques pour un montant global de 388 € (86 + 261 + 41);

Soit un montant cumulé de 1 396 €.

2. LA TAXE ANNUELLE INCITATIVE RELATIVE À L'ACQUISITION DE VÉHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS

Afin d'inciter les entreprises à « verdir » leur flotte de véhicules de tourisme, camionnettes et camions fourgons, les entreprises disposant d'une flotte de plus de 100 véhicules sont redevables à compter de 2025 d'une taxe calculée en fonction de l'intégration réelle à leur flotte de véhicules légers à faibles émissions par rapport à un objectif cible fixé par référence à la taille de leur flotte.

L'objectif annoncé de cette nouvelle taxe est de renforcer l'obligation de verdissement des flottes automobiles initialement introduite par la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) du 24 décembre 2019. En pratique, la taxe de verdissement remplace, à compter du 1^{er} mars 2025, les quotas de renouvellement jusqu'alors prévus par la LOM, tout du moins s'agissant de flottes de véhicules automobiles détenues par des entreprises privées et les entités publiques à raison de leurs activités lucratives.

Il est à noter que si l'esprit général de l'obligation de verdissement de la LOM et de cette nouvelle taxe annuelle semble être similaire, les modalités pratiques d'application de chacun de deux dispositifs diffèrent de manière sensible.

La nouvelle taxe de verdissement s'ajoute aux deux taxes annuelles liées à l'utilisation des véhicules (taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques – les TVU) et de nombreuses règles d'application sont communes à l'ensemble des dispositifs.

⚠ Il est cependant à noter que plusieurs aspects de la taxe annuelle doivent encore être précisés par décrets d'application dont la publication est toujours attendue à la date de bouclage de cet ouvrage.

FOCUS

Loi d'Orientation des Mobilités : les nouveaux contours des obligations de « verdissement » depuis l'entrée en vigueur de la taxe de verdissement

Quotas de renouvellement

À son adoption, la LOM prévoyait des objectifs de « verdissement » des véhicules au fur et à mesure de leur renouvellement par les entreprises et les entités publiques (à raison de leurs activités lucratives) disposant de flottes de plus de 100 véhicules (article L224-10 du Code de l'environnement). Les quotas de renouvellement étaient les suivants :

- 20 % janvier depuis le 1^{er} janvier 2024;
- 40 % à partir du 1^{er} 2027;
- 70 % à partir du 1^{er} janvier 2030.

Toutefois, le législateur a profité de l'introduction de la taxe de verdissement pour restreindre le champ de ces obligations aux seules flottes de cyclomoteurs et motocyclettes légères. Nous comprenons que cette restriction vise à éviter une application cumulée de la taxe de verdissement avec les quotas de renouvellement. En d'autres termes, une entreprise qui entre dans le champ de la taxe de verdissement n'est plus, par ailleurs, soumise aux quotas de renouvellement à raison de la même flotte.

Obligations de publication des efforts de verdissement

Les entreprises dans le champ des obligations de renouvellement prévues par la LOM ou de la taxe de verdissement doivent déclarer annuellement leurs efforts de verdissement (art. L 224-12 du code de l'environnement).

Champ d'application des obligations de la LOM et de la taxe de verdissement

Selon notre compréhension, les champs d'application respectifs de la LOM et de la taxe de verdissement se répartissent comme suit :

Catégories d'usagers	Taxe de verdissement	Quotas de renouvellement – LOM	Obligation de publication efforts – LOM
Entreprises privées (ou entités publiques à raison de leurs activités lucratives) disposant d'une flotte de plus de 100 véhicules automobiles légers dont le PTAC est inférieur à 3,5 T	X		X
Entreprises privées (ou entités publiques à raison de leurs activités lucratives) gérant directement ou indirectement une flotte de plus de 100 cyclomoteurs et motos légers, de puissance maximale supérieure ou égale à 1 kilowatt		X	X
Entités publiques (à raison de leurs activités non lucratives, pour les véhicules acquis ou utilisés dans le cadre de marchés publics et de contrats de concession) gérant directement ou indirectement un parc de plus de 20 véhicules dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 T.		X	X
Entités publiques (à raison de leurs activités non lucratives, pour les véhicules acquis ou utilisés dans le cadre de marchés publics et de contrats de concession) gérant directement ou indirectement un parc de plus de 20 véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 T		X	X

Il est à noter que les centrales de taxis et les plateformes de livraison sont également soumises à des obligations spécifiques de verdissement qui ne sont pas abordées ici.

Les évolutions possibles des obligations prévues par la LOM

À l'automne 2024, l'Assemblée nationale a lancé une « mission flash » pour évaluer l'état d'avancement du dispositif de la LOM et identifier les freins existants. À l'issue des auditions menées, les rapporteurs ont formulé 21 propositions. Les principales sont les suivantes, étant précisé que certaines d'entre elles semblent d'ores et déjà trouver une application pratique dans la nouvelle taxe annuelle de verdissement introduite par la loi de Finances pour 2025 :

- Instaurer un mécanisme d'incitation progressif, en rendant passible d'une amende le non-respect des quotas de verdissement par les entités publiques;
- Rendre passible d'une amende le défaut de transmission des données de verdissement par les entreprises (à hauteur de 1 % du chiffre d'affaires français). Le rapport souligne que 70 % des entreprises ne respectent pas leur obligation;

- Rendre possible l'exclusion des marchés publics en cas de non-respect des obligations déclaratives et des quotas de verdissement;
- Abaisser le seuil d'assujettissement aux quotas de 100 à 50 véhicules à partir de 2028;
- Privilégier les véhicules à très faibles émissions, sortant les hybrides rechargeables du scope d'éligibilité;
- Encourager les loueurs longue durée à respecter la trajectoire de verdissement sous peine de sanctions;
- Rendre obligatoire la déclaration de la part de véhicules électriques loués en location courte durée (LCD);
- Valoriser le score environnemental pour privilégier les véhicules électriques produits en Europe, en accordant une majoration de 50 % aux véhicules à faible empreinte carbone. Une telle majoration est déjà applicable s'agissant de la taxe annuelle de verdissement.

⚠ Le lecteur est invité à suivre avec attention l'évolution de ces travaux au cours de l'année 2025.

2.1. Redevables de la taxe annuelle de verdissement

À défaut de dispositions dérogatoires, les redevables de la nouvelle taxe sont à ce titre les mêmes que ceux des TVU déjà en place ([voir 1.1.1. ci-avant](#)).

La nouvelle taxe concerne donc les « entreprises » au sens large, sans se limiter aux sociétés à proprement parler. La définition d'une entreprise renvoie à celle de personnes assujetties à la TVA en application des articles 256 A et 256 B du CGI et agissant en tant que telles.

Cela étant, si les TVU frappent les entreprises dès le premier véhicule utilisé, la taxe annuelle de verdissement ne concerne en revanche que les entreprises disposant d'une flotte d'au moins 100 véhicules.

2.2. Détermination de la flotte de véhicules d'une entreprise

2.2.1. Périmètre des véhicules

a) Catégorie des véhicules

Les véhicules retenus dans l'appréciation de la flotte sont les véhicules légers qui sont des :

- Véhicules de tourisme. Il devrait s'agir en pratique des véhicules de la catégorie M1 (voitures particulières – VP) et de la catégorie N1 (camionnettes) destinés au transport de personnes;
- Véhicules de la catégorie N1 autres qu'un véhicule de tourisme et dont la carrosserie est « Camionnette » ou « Camion, fourgon ». Il devrait s'agir en pratique des véhicules utilitaires légers (dont le poids maximal est inférieur ou égal à 3,5 tonnes) destinés au transport de marchandises;
- Véhicules de la catégorie L6° ou L7° (quads légers et lourds).

⚠ Un décret doit déterminer plus précisément les véhicules concernés. Le périmètre des véhicules dans le champ de la taxe annuelle de verdissement est donc plus large que celui des TVU (qui ne concernent notamment pas les véhicules de transport de marchandises ou les quads).

b) Véhicules affectés à des fins économiques

Comme pour les TVU, la flotte de véhicules d'une entreprise s'entend de l'ensemble des véhicules dont elle est utilisatrice dans le cadre de son activité économique. Elle peut soit :

- En être **propriétaire**;
- En être **preneur** dans le cadre d'une location longue durée (location d'une durée au moins égale à deux ans ou mise à disposition d'un véhicule dans le cadre d'un contrat de crédit);
- **Disposer du véhicule** autrement que dans le cadre d'une location longue durée (il n'est alors pas nécessaire de rechercher les propriétaires effectifs), sous réserve que le véhicule soit utilisé pendant au moins un mois au cours de l'année civile.

Les véhicules qui portent la mention « véhicule de démonstration », faisant l'objet d'un certificat « W garage » ou encore mis en fourrière ne sont pas à retenir dans la flotte dès lors qu'ils ne sont pas considérés comme étant affectés à des fins économiques.

FOCUS

Principales différences pour calculer la taille de la flotte entre la LOM et la taxe de verdissement

Pas de prise en compte des véhicules gérés par les filiales

La flotte de véhicules d'une entreprise s'apprécie au seul niveau de cette dernière selon notre compréhension, sans tenir compte des véhicules gérés indirectement par l'intermédiaire de ses filiales. La taxe de verdissement diffère sur ce point de la LOM, qui prévoyait, s'agissant d'un parc de véhicules automobiles, de tenir compte des véhicules gérés directement ou indirectement (par l'intermédiaire de filiales détenues à plus de 50 %).

Une entrée du véhicule correspondant à la date d'immatriculation

S'agissant de la taxe de verdissement, la loi précise que « la date d'intégration d'un véhicule dans une flotte s'entend de la date du début de l'affectation du véhicule à des fins économiques ». Nous comprenons que c'est l'immatriculation qui doit être prise en considération, et non pas les commandes (qui étaient privilégiées dans le cadre de la LOM par la pratique, à défaut de précisions expresses sur ce point).

Pour la publication annuelle de leurs efforts de verdissement des véhicules automobiles par les entreprises, la date d'immatriculation semble également à retenir, du fait du renvoi express au régime de la taxe de verdissement.

c) Véhicules exonérés

Un certain nombre de véhicules bénéficient d'exonérations et ne sont pas à retenir dans l'appréciation de la flotte. Les situations visées sont très similaires aux exonérations applicables en matière de TVU :

Types d'exemptions
Exonérations en lien avec l'utilisateur
Véhicule utilisé pour les besoins des opérations exonérées de TVA des organismes philosophiques, religieux, politiques, patriotiques, civiques ou syndicaux ou par les organismes sans but lucratif dont la gestion est désintéressée
Exonérations en lien avec l'utilisation du véhicule
Véhicule classé hors route
Véhicule situé dans une collectivité d'Outre-mer
Exonérations en lien avec le véhicule... ... et son affectation
Véhicule exclusivement affecté à la location (et ce quelle que soit la durée de la location)
Véhicule exclusivement affecté par le redevable à la mise à disposition temporaire de ses clients en remplacement de leur véhicule immobilisé (véhicule de courtoisie)
Véhicule utilisé pour le transport public de personnes
Véhicule utilisé dans le cadre d'une activité agricole ou forestière
Véhicule pour l'enseignement de la conduite (auto-école)
Véhicule utilisé pour l'apprentissage du pilotage ou dans le cadre de compétitions sportives

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

2.2.2. Appréciation de la taille annuelle de la flotte de véhicules

La taille annuelle de la flotte de véhicules est déterminée sur la base d'un ratio égal à :

Somme des durées d'affectation à des fins économiques au cours de l'année civile des véhicules compris dans la flotte

Durée de l'année civile (365 ou 366)

Si ce ratio est supérieur à 100, l'entreprise est dans le champ de la taxe annuelle de verdissement.

La loi de Finances pour 2025 ayant fait l'objet d'un vote tardif, « l'année civile » s'entend, pour 2025, de la période entre le 1^{er} mars et le 31 décembre 2025 (306 jours au dénominateur).

FOCUS

Détermination de la taille annuelle de la flotte

Au 31 décembre 2024, une entreprise dispose d'une flotte de véhicules composée de 80 véhicules de tourisme (Lot 1). Au cours de l'année 2025, elle renforce sa flotte en prenant en location longue durée :

- 10 véhicules à compter du 1^{er} avril 2025 (Lot 2);
- 15 véhicules à compter du 1^{er} juillet 2025 (Lot 3).

Il est supposé que l'ensemble des véhicules est affecté à des fins économiques et ne bénéficie d'aucune exonération.

Détermination de la taille annuelle de la flotte en tenant compte de la durée d'utilisation de chaque lot de véhicules :

Numérateur :

Lots	Nombre	Durée d'utilisation du véhicule	Durées d'utilisation cumulées
Lot 1	80	Du 1 ^{er} mars au 31 décembre 2025, soit 306 jours	24 480 jours
Lot 2	10	Du 1 ^{er} avril au 31 décembre 2025, soit 275 jours	2 750 jours
Lot 3	15	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre 2025, soit 184 jours	2 760 jours

29 990 jours

Dénominateur : par exception, l'année civile correspond à 306 jours en 2025.

La taille annuelle de la flotte s'établit donc à 98 véhicules (29 990 / 306) environ au titre de 2025. Ainsi, même si elle dispose d'une flotte de plus de 100 véhicules (105) à fin 2025, elle n'est pas assujettie au titre de cette année à la taxe annuelle de verdissement. Si la taille de sa flotte demeure identique, elle entrera en revanche dans son champ en 2026.

2.3. Calcul de la taxe annuelle de verdissement

La taxe annuelle appréhende à la fois le stock des véhicules des flottes mais également le flux de renouvellement. Son montant est assis sur la différence entre la proportion de véhicules à faibles émissions de la flotte et un objectif national.

En pratique, la taxe annuelle de verdissement est calculée selon la formule suivante :

$$\text{Tarif annuel} \times \text{Écart avec l'objectif cible d'intégration} \times \text{Taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs}$$

L'écart avec l'objet cible et le taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs sont eux-mêmes déterminés selon des calculs distincts, détaillés ci-après.

2.3.1. Tarif de la taxe par véhicule manquant

Le tarif de la taxe est un montant fixe par véhicule à faibles émissions manquant par rapport à l'objectif cible de verdissement à atteindre.

Ce tarif annuel est de :

Année civile	2025	2026	à compter de 2027
Tarif annuel	2 000	4 000	5 000

2.3.2. Objectif cible d'intégration de véhicules légers à faibles émissions

L'objectif cible d'intégration de véhicules à faibles émissions est exprimé en **pourcentage** de la flotte **totale** de véhicules de l'entreprise. L'écart avec cet objectif est calculé comme suit :

$$(\text{Pourcentage cible} \times \text{Taille annuelle de la flotte}) - \text{Nombre de véhicules à faibles émissions}$$

Pourcentage cible d'intégration :

Année civile	Pourcentage cible
2025	15 %
2026	18 %
2027	25 %
2028	30 %
2029	35 %
2030	48 %

Taille annuelle de la flotte :

Il s'agit a priori du nombre de véhicules calculé **au 2.2.2.** pour déterminer si l'entreprise est dans le champ de la taxe annuelle de verdissement ou non.



FOCUS

Les différences avec la LOM s'agissant de l'objectif cible de verdissement

Le régime de la taxe de verdissement obéit à une logique complètement différente de celle de la LOM : l'un des facteurs utilisés dans la formule de calcul est un objectif cible de 15 % – en 2025 – de véhicules propres à proportion de la totalité de la flotte de l'entreprise, alors que la LOM visait un seuil de 20 % au titre des seuls véhicules renouvelés.

Si les objectifs cibles semblent plus faibles en apparence que ceux prévus par la LOM (20 % à compter de 2024, 40 % à partir de 2027, 70 % à compter de 2030), la comparaison de ces pourcentages est trompeuse puisqu'ils sont appliqués à des assiettes complètement différentes.

Une entreprise qui remplissait auparavant ses obligations de renouvellement au regard de la LOM (au moins 20 % de renouvellement par des véhicules propres) peut dorénavant être assujettie à la taxe de verdissement dès lors qu'elle ne remplit pas l'objectif cible de 15 % au titre de l'ensemble de son parc automobile.

Nombre de véhicules à faibles émissions :

Les modalités de calcul de la taxe tiennent compte des véhicules à faibles émissions déjà présents dans la flotte de véhicules de l'entreprise, au prorata de leur durée d'utilisation durant l'année civile considérée. Toutefois, seuls sont pris en compte les véhicules ayant intégré la flotte **au plus tôt au cours de la troisième année civile précédente** (pour le calcul de la taxe annuelle de verdissement 2025, seuls les véhicules à faibles émissions ayant rejoint la flotte entre 2022 et 2025 sont pris en compte).

Certains véhicules disposent par ailleurs d'un bonus dès lors que leur empreinte carbone est faible ou lorsqu'ils sont à faibles émissions :

Catégorisation	Qualification environnementale	Taux de majoration	Calcul simplifié 2025
Véhicule M1 ou N1 utilisé pour le transport de personnes	Faible empreinte carbone	50 %	(Durée d'utilisation x 1,5) / 306
Véhicule de tourisme à usage spécial ou Véhicule utilitaire	Faibles émissions	100 %	(Durée d'utilisation x 2,0) / 306
	Faible empreinte carbone	150 %	(Durée d'utilisation x 2,5) / 306

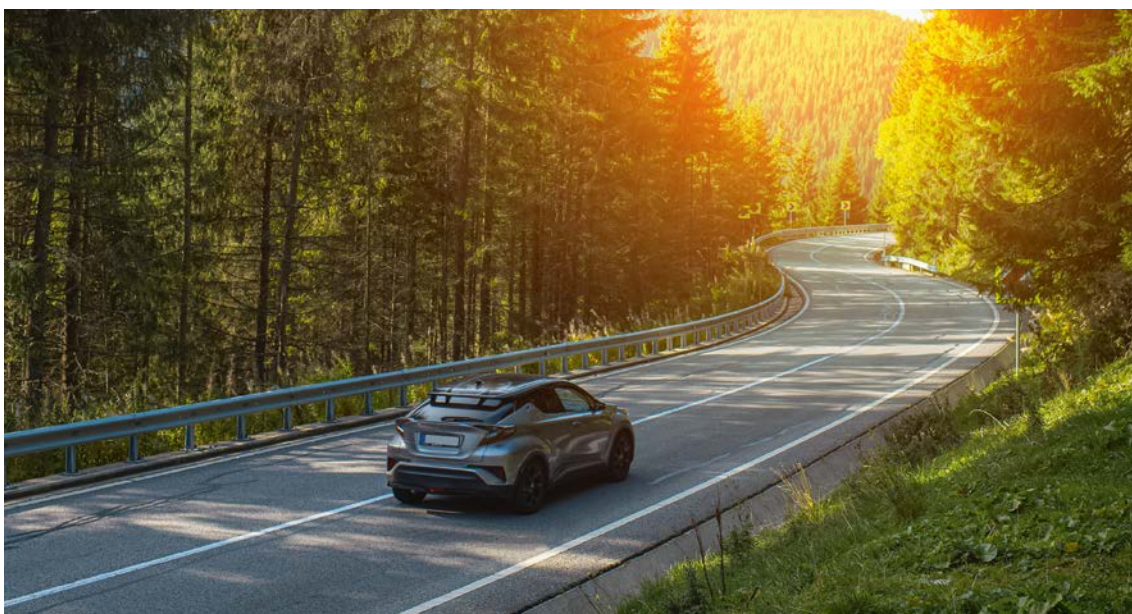
En pratique, si l'entreprise utilise un nombre de véhicules à faibles émissions supérieur ou égal au pourcentage de renouvellement de sa flotte, aucune taxe annuelle de verdissement n'est due.

FOCUS

Qu'est-ce qu'un véhicule léger à faibles émissions et un véhicule léger à faible empreinte carbone ?

Types de véhicule	Caractéristiques
Véhicule léger à faibles émissions	Véhicules relevant de la catégorie M1 ou N1 ; • Si immatriculé avec méthode WLTP : - Émissions de CO₂ inférieures ou égales à 50 g/km; - Émissions de polluants (particules et oxyde d'azote NOX) inférieures ou égales à 80 % de la limite la plus exigeante en vigueur; • Si non immatriculé avec WLTP, motorisation électrique, hydrogène ou une combinaison des deux.
Véhicule léger à faible empreinte carbone	Mêmes conditions que ci-dessus + respect des 4 conditions cumulatives suivantes : • Motorisation électrique, hydrogène ou une combinaison des deux (pour véhicules WLTP); • Véhicules principalement conçus pour le transport de personnes; • Masse en ordre de marche inférieure à un certain seuil (déterminé par décret et au plus égal à 3 500 kg); • Dont l'empreinte carbone n'excède pas certains maxima (déterminés par décret également).

⚠ Il semble raisonnable de penser que l'éco-score mis en place pour le bonus écologique sera repris dans la définition des véhicules légers à faible empreinte carbone, mais rien n'est certain à ce stade.



FOCUS

Objectif cible d'intégration

Une entreprise X dispose d'une flotte de 120 véhicules taxables, dont :

- Lot 1 : 105 véhicules essence (véhicules « très émetteurs »);
- Lot 2 : 15 véhicules électriques (véhicules légers à faibles émissions). 5 d'entre eux sont détenus depuis 2021.

Au 1^{er} juillet 2025, elle procède au renouvellement de 10 véhicules très émetteurs par :

- Lot 3 : 6 véhicules électriques considérés comme ayant une faible empreinte carbone;
- Lot 4 : 4 véhicules essence.

Détermination de la taille annuelle de la flotte en 2025 :

Lots	Nombre	Durée d'utilisation par véhicule	Durées d'utilisation cumulées
Lot 1 conservé	95	Du 1 ^{er} mars au 31 décembre 2025, soit 306 jours	29 070 jours
Lot 1 renouvelé	10	Du 1 ^{er} mars au 30 juin 2025, soit 122 jours	1 220 jours
Lot 2	15	Du 1 ^{er} mars au 31 décembre 2025, soit 306 jours	4 590 jours
Lot 3	6	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre 2025, soit 184 jours	1 104 jours
Lot 4	4	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre 2025, soit 184 jours	736 jours

36 720 jours

Au titre de 2025, la flotte est composée de 120 véhicules (36 720 jours / 306).

Objectif cible d'intégration :

En 2025, l'entreprise doit respecter un seuil de véhicules à faibles émissions de 18 véhicules (15 % x 120 véhicules).

Nombre de véhicules à faibles émissions dans la flotte de l'entreprise X :

L'entreprise X dispose d'ores et déjà de véhicules considérés à faibles émissions dans sa flotte, qui lui permettent de remplir partiellement son objectif.

Il convient cependant de ne retenir que les véhicules qui ont intégré sa flotte au plus tôt en 2022.

Les 4 véhicules électriques loués en 2025 ayant une empreinte carbone faible, ils sont éligibles à un bonus prenant la forme d'une majoration de 50 %. En pratique, le nombre de jours durant lesquels ils ont été utilisés se voit appliquer un coefficient de 1,5.

La durée d'utilisation des véhicules à faibles émissions en 2025 est ainsi de :

Lots	Nombre	Durée d'utilisation par véhicule	Durées d'utilisation cumulées
Lot 2	10	Du 1 ^{er} mars au 31 décembre 2025, soit 306 jours	3 060 jours
Lot 3	6	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre 2025, soit 184 jours	1 104 jours x 1,5 = 1 656 jours

4 716 jours

Le nombre de véhicules à faibles émissions minorant l'objectif cible d'intégration s'établit donc à : 15,4 (4 716 jours / 306).

L'objectif cible d'intégration n'est donc pas intégralement atteint à hauteur de la différence entre 15 % de la taille annuelle de la flotte (18) et le nombre de véhicules à faibles d'émissions éligibles (15,41), soit 2,59 véhicules.

2.3.3. Taux de renouvellement des véhicules très émetteurs

Ce taux est déterminé par le nombre de véhicules très émetteurs intégrant la flotte de l'entreprise durant l'année civile. Les véhicules très émetteurs à retenir correspondent à l'ensemble des véhicules à l'exception des véhicules à faibles émissions.

En pratique, le taux de renouvellement des véhicules très émetteurs correspond au ratio suivant :

$$\frac{\text{Nombre de véhicules* acquis ou loués / mis à disposition pour une durée d'au moins 1 an}}{\text{Taille annuelle de la flotte de véhicule de l'entreprise}} + \frac{1/365^{\text{ème**}} \text{ de la durée cumulée d'utilisation en cours d'année des véhicules* loués / mis à disposition pour une durée inférieure à 1 an}}{\text{Taille annuelle de la flotte de véhicule de l'entreprise}}$$

Taille annuelle de la flotte de véhicule de l'entreprise

* À l'exception des véhicules à faibles ou très faibles émissions

** Ratio de 1/306ème à retenir exceptionnellement en 2025



FOCUS

Précisions sur le taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs

Les véhicules sont comptabilisés au numérateur de manière différente selon qu'ils sont utilisés de manière « durable » ou non :

- Pour les véhicules acquis : ces véhicules sont retenus pour 1 au titre de la seule année d'acquisition (il convient a priori de retenir la date d'immatriculation). Aucune proratisation n'est à effectuer (un véhicule acquis en décembre aura le même impact sur la taux annuel qu'un véhicule acquis en avril);
- Pour les véhicules loués / mis à disposition pour une durée d'au moins 1 an : comme pour les véhicules acquis, ils sont retenus pour 1 au titre de la seule année au cours de laquelle leur utilisation commence (il convient également de retenir la date d'immatriculation). Ils ne sont pas à retenir au titre des années suivantes;
- Pour les véhicules loués / mis à disposition pour une durée inférieure à 1 an : ces véhicules sont retenus au prorata du nombre de jours d'utilisation durant chaque année civile. En cas de location à cheval sur deux exercices, ces véhicules sont à retenir au numérateur du taux annuel calculé pour chacun de ces deux exercices. Pour un véhicule loué du 1^{er} juillet 2025 au 31 mars 2026, celui-ci est retenu à hauteur de :
 - 184/306ème au numérateur du taux 2025 (à raison de la période courant sur l'année 2025) et
 - 90/365ème au numérateur du taux 2026 (à raison de la période courant sur l'année 2026).

Cette règle vise vraisemblablement à éviter que des locations de courte durée soient privilégiées afin de minorer la taxe de verdissement.

FOCUS

Exemple d'application du taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs

Reprise du cas de l'entreprise X. Le taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs est déterminé comme suit :

- **Numérateur** : les véhicules à retenir sont uniquement ceux qui ne sont pas à faibles émissions (en d'autres termes uniquement le Lot 4, composé de 4 véhicules essence). Aucune proratisation en lien avec la durée d'utilisation ne doit être effectuée s'agissant du numérateur du taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs;
- **Dénominateur** : taille annuelle de la flotte de l'entreprise X, soit 120 véhicules.

Le taux annuel de renouvellement des véhicules très émetteurs s'établit donc à 3,33 %.

Cette dernière étape permet à l'entreprise X de déterminer le montant de la taxe annuelle, égale au produit du tarif pour 2025 (2 000 €), de l'écart avec l'objectif cible et du taux de renouvellement, soit :

$$2\,000 \times (15 \% \times 120 - 15,41) \times 4 / 120 = 172 \text{ €}$$

Ainsi, même si l'entreprise X a renouvelé sa flotte de véhicules dans une proportion supérieure à 15 %, elle est malgré tout assujettie à la taxe annuelle de verdissement dès lors que le nombre total de véhicules à faibles émissions demeure inférieure à 15 % de la taille **globale** de sa flotte.

FOCUS

Les cas où la taxe annuelle est en pratique égale à zéro

La taxe annuelle étant obtenue par le produit de trois facteurs différents, plusieurs cas conduisent à ce qu'elle soit égale à zéro :

- Si le nombre de véhicules à faibles émissions utilisés par une entreprise au cours d'une année est supérieur à 15 % de la taille annuelle de sa flotte, la taxe annuelle sera nulle (le deuxième facteur du calcul serait en effet négatif, ce qui n'est pas possible);
- Si une entreprise renouvelle une partie de sa flotte uniquement par des véhicules à faibles émissions, la taxe annuelle sera nulle (le numérateur du taux de renouvellement serait en effet à zéro dans une telle situation), quand bien même l'objectif cible annuel n'est pas atteint.

2.4. Déclaration et paiement de la taxe annuelle de verdissement

La taxe annuelle de verdissement est déclarée et acquittée en même temps que les TVU. Les modalités dépendent du statut du redevable au regard de la TVA :

Statut du redevable au regard de la TVA	Modalités de déclaration et de paiement
Redevable de la TVA (régime normal)	Taxes portées sur l'annexe 3310-A à la déclaration CA3 déposée au titre du mois de décembre ou du quatrième trimestre civil de l'année au cours de laquelle la taxe est due.
Redevable de la TVA (régime simplifié)	Taxes portées sur la déclaration annuelle CA12/CA12E déposée au titre de l'exercice au cours duquel les taxes sont devenues exigibles.
Autres	Taxes portées sur l'annexe 3310-A-SD déposée au plus tard le 25 janvier de l'année qui suit celle au cours de laquelle la taxe est devenue exigible.

État récapitulatif annuel

Les redevables de la taxe annuelle de verdissement doivent tenir à disposition de l'administration un état récapitulatif annuel des véhicules qu'ils affectent à leur activité et qui sont dans le champ de la taxe.

⚠ Un décret doit déterminer les éléments pertinents qui devront figurer sur cet état récapitulatif.



3. LES TAXES À L'IMMATRICULATION

Le certificat d'immatriculation (ou carte grise) est un titre de police ayant pour but d'identifier un véhicule. C'est en quelque sorte sa carte d'identité. Selon l'administration, un véhicule doit être identifiable afin de pouvoir identifier à son tour le conducteur.

L'immatriculation du véhicule donne lieu au paiement de plusieurs taxes, exigibles lors de la délivrance du véhicule. Ces taxes sont au nombre de quatre (la taxe fixe, la taxe régionale, le Malus CO₂, et le Malus au poids). Pour les véhicules de marchandises, une taxe complémentaire est perçue.

Parmi les taxes à l'immatriculation, le Malus CO₂ est le levier qui a été le plus actionné par le législateur dans le passé, dans le but de favoriser l'achat de véhicules neufs émettant moins de CO₂ et décourager l'achat de modèles plus polluants. Cette taxe fonctionne de concert avec le Malus au poids.

La loi de Finances pour 2025 marque un nouveau durcissement de la fiscalité attachée à l'immatriculation avec :

- Un abaissement du seuil de déclenchement des deux Malus (en vigueur à compter de 2025 s'agissant du Malus CO₂ et en 2026 s'agissant du Malus au poids);
- Une augmentation du montant maximal (70 000 € en 2025 contre 60 000 € en 2024);
- Un remaniement du régime applicable aux véhicules d'occasion;
- Des exonérations de taxe régionale désormais à la main des régions s'agissant des véhicules propres.

3.1. La taxe fixe

[L. 421-30, 1° du CIBS / L. 421-37 à L. 421-40 du CIBS]

La taxe fixe, d'un montant forfaitaire de 11 euros, est due lors de la délivrance d'un certificat d'immatriculation.

Par exception, certaines délivrances sont exonérées de la taxe fixe. Il s'agit de celles ayant notamment pour objet :

- La mise à jour de l'adresse;
- La correction d'une erreur de saisie;
- De tirer les conséquences d'une usurpation du numéro d'immatriculation du véhicule;
- La conversion du numéro d'immatriculation du véhicule au système d'immatriculation mise en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2009.

3.2. La taxe régionale

[L. 421-30, 2° du CIBS / L. 421-41 – L. 421-54 du CIBS]

3.2.1. Champ d'application de la taxe régionale

a) Principe

La taxe régionale est due lors de la délivrance d'un certificat d'immatriculation résultant d'un changement de propriétaire, qui intervient notamment lors de :

- La première immatriculation en France du véhicule;
- La mise à disposition du véhicule au bénéfice du preneur dans le cadre d'un contrat de location longue durée.

b) Cas d'exonération

Le propriétaire du véhicule est **totalemment** ou **partiellement** exonéré de taxe régionale dans les cas suivants :

Types d'exonérations	Taux d'exonération
Exonérations en lien avec le propriétaire	
Ajout ou suppression de son nom en cas de mariage, divorce, conclusion ou dissolution d'un Pacs, décès de son époux(se) ou de son partenaire de Pacs	100 %
Exonérations en lien avec l'utilisation du véhicule	
Première immatriculation des véhicules exclusivement affectés (sur une période comprise entre 3 mois et 1 an) à la démonstration en vue de leur vente et dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3,5 tonnes	100 %
Exonérations en lien avec le véhicule... ... et sa source d'énergie	
Véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux	100 % ou 50 % (jusqu'au 1 ^{er} mai 2025) 0 % (à partir du 1 ^{er} mai 2025)*
Véhicule dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85	100 % ou 50 % (jusqu'au 1 ^{er} mai 2025) 0 % (à partir du 1 ^{er} mai 2025)**
... et sa catégorie	
Véhicule des catégories L1 ^e et L2 ^e	100 %
Véhicule des catégories L3 ^e et L4 ^e	50 %
Tracteur routier de la catégorie N1	50 %
Véhicule des catégories M2, M3, M4 et M5	50 %
... et sa date d'immatriculation	
Véhicule dont la première immatriculation est intervenue il y a au moins 10 ans (et qui ne bénéficie pas par ailleurs d'un tarif particulier)	50 %

* Jusqu'à l'adoption de la loi de Finances pour 2025, les véhicules électriques et/ou hydrogènes bénéficiaient d'une exonération de droit. Cette exonération est désormais facultative et subordonnée à une délibération du conseil régional. Afin de laisser le temps aux régions de se positionner sur ce changement de régime, l'exonération de droit perdure jusqu'au 30 avril 2025. Au 1^{er} mai 2025, seule la région des Hauts-de-France a décidé de maintenir une exonération à 100 %.

** En pratique, ces exonérations ne sont plus appliquées dans aucune région (l'exonération de 50 % applicable dans la région des Hauts-de-France a été supprimée le 1^{er} mars 2025).

FOCUS

Les véhicules « propres » perdent leur exonération de droit de la taxe régionale

La loi de Finances pour 2025 a supprimé l'exonération de droit dont bénéficiaient les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux. Une exonération soit totale soit partielle (50 %) est dorénavant subordonnée à une délibération du conseil régional.

L'exonération de droit perdure jusqu'au 30 avril 2025 à la suite d'une décision de l'administration fiscale, le temps de permettre aux régions de se positionner sur ce changement de régime ([lire p.41](#)).

3.2.2. Modalités de paiement et de calcul de la taxe régionale

a) Lieu de paiement de la taxe régionale

Le lieu de paiement dépend du lieu d'immatriculation du véhicule :

- S'agissant d'un particulier (que le véhicule ait été acquis ou donné en location) : lieu de son domicile habituel;
- S'agissant d'une société ou d'un entrepreneur individuel :
 - En cas d'acquisition, de contrat de crédit-bail ou de location longue durée (supérieure à 24 mois) : lieu où se situe l'établissement auquel le véhicule est affecté à titre principal;
 - En cas de location inférieure à 24 mois : lieu d'implantation du loueur.

Une fois calculée, le paiement de la taxe régionale s'effectue soit à la préfecture (ou sous-préfecture) du département, soit auprès de certains professionnels de la vente automobile.

b) Modalités de calcul de la taxe régionale

Quand l'utilisateur n'en est pas intégralement exonéré, la taxe régionale est égale au produit du tarif régional (détaillé ci-après) par la puissance administrative du véhicule :



Régions	Montant de la taxe régionale pour 1 CV	Taux d'exonération pour un véhicule électrique (à compter du 1 ^{er} mai 2025)	Taux d'exonération pour un véhicule hybride
Auvergne-Rhône-Alpes	43 €	0 %	0 %*
Bourgogne-Franche-Comté	55 €* [*]	0 %	0 %
Bretagne	60 €* [*]	0 %	0 %
Centre-Val de Loire	60 €* [*]	0 %	0 %
Corse	43 €* [*]	0 %	0 %*
Grand-Est	60 €* [*]	0 %	0 %
Hauts-de-France	42 €* [*]	100 %	0 %*
Île-de-France	54,95 €* [*]	0 %	0 %
Normandie	60 €* [*]	0 %	0 %*
Nouvelle-Aquitaine	53 €* [*]	0 %	0 %
Occitanie	54,50 €* [*]	0 %	0 %
Pays de la Loire	51 €	0 %	0 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	59 €* [*]	0 %	0 %*
Guadeloupe	41 €	0 %	0 %
Guyane	42,50 €	0 %	0 %
La Réunion	57 €* [*]	0 %	0 %
Martinique	30 €	0 %	0 %
Mayotte	30 €	0 %	0 %

* Changements intervenus en 2024 ou début 2025

NDLR : tarifs et taux en vigueur à la date du 1^{er} mai 2025

FOCUS

Augmentation du plafond légal de la taxe régionale

Il est à noter que le gouvernement a décidé d'augmenter en 2025 le plafond légal de la taxe régionale de la carte grise, de 60 € à 65 € par cheval fiscal. Cette augmentation n'a pas encore été répercutée par les régions à la date de publication de ce Mémento.

3.3. La taxe sur les véhicules de transport

[L. 421-30, 3° du CIBS / L. 421-56 à L. 421-58 du CIBS]

3.3.1. Champ d'application de la taxe sur les véhicules de transport

En complément des taxes fixe et régionale, la taxe sur les véhicules de transport est par ailleurs exigible lors de l'immatriculation des véhicules suivants :

- **Véhicules de catégorie N** : véhicules de transport de marchandises;
- **Véhicules de catégories M2 ou M3** : véhicules de transport en commun de voyageurs.

Les véhicules de collection relevant de ces catégories sont cependant exclus.



3.3.2. Modalités de calcul de la taxe sur les véhicules de transport

Le montant de la taxe est fonction du poids total autorisé en charge du véhicule. Le seuil et le plafond sont déterminés par arrêté et s'établissent comme suit :

Catégorie de véhicules selon le poids total autorisé en charge	Minimum (en euros)	Maximum (en euros)
Inférieur ou égal à 3,5 tonnes	30 €	38 €
Supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 6 tonnes	125 €	135 €
Supérieur à 6 tonnes et inférieur ou égal à 11 tonnes	180 €	200 €
Supérieur à 11 tonnes	280 €	305 €

3.4. Le Malus CO₂ (« taxe sur les émissions de dioxyde de carbone des véhicules de tourisme »)

[L. 421-30, 4°-a du CIBS / L. 421-58 à L. 421-70-1 du CIBS]

Le Malus CO₂ constitue le principal levier utilisé par le législateur pour limiter l'acquisition de véhicules considérés comme polluants. En 2025, on constate une augmentation significative des tarifs et un rehaussement du plafond de 10 000 € (celui-ci passant de 60 000 à 70 000 €). Compte tenu de l'entrée en vigueur décalée de la loi de Finances pour 2025, cette augmentation n'est applicable que depuis le 1^{er} mars 2025.

FOCUS

Les questions à se poser pour bien déterminer le Malus CO₂

- Est-ce que le véhicule est dans le champ de la taxe sur les émissions de CO₂ ? Si oui, bénéficie-t-il d'une exonération ?
- Quel est le barème applicable, selon l'année de première immatriculation ?
- Est-ce que des abattements sont applicables (selon l'utilisateur ou selon le véhicule) ?

3.4.1. Champ d'application du Malus CO₂

a) Principe

Le Malus CO₂ est dû au titre de la **première immatriculation en France d'un véhicule de tourisme**.

Le législateur a prévu une mesure anti-abus visant à empêcher la pratique consistant à acquérir des véhicules utilitaires (lesquels ne sont pas visés par la taxe sur les émissions de CO₂) pour les convertir ensuite en véhicules de tourisme échappant à la taxe car il ne s'agissait pas de leur première immatriculation.

FOCUS

Vers une redéfinition de la notion de première immatriculation en France d'un véhicule de tourisme

Afin de « combler les failles de la taxation des véhicules d'occasion », le législateur a entériné dans la loi une révision de cette définition afin de prévoir un principe d'assujettissement lorsque le Malus n'a pas été prélevé auparavant, quelle qu'en soit la raison. Cette modification doit entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

b) Cas d'exonération totale

Les véhicules suivants sont **totalement** exonérés de taxe sur les émissions de CO₂ :

- **Exonération en lien avec l'utilisateur du véhicule :**

- Personne titulaire de la carte mobilité « inclusion » portant la mention invalidité;
- Personne titulaire de la carte d'invalidité militaire;
- Personne assumant la charge effective et permanente d'un enfant relevant du même foyer fiscal et titulaire de l'une de ces cartes.

Ces exonérations sont applicables dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire. Elles s'appliquent, que le véhicule ait été acquis, ou pris en location longue durée (pour une durée d'au moins 24 mois).

- **Exonération en lien avec le véhicule :**

- Véhicule accessible en fauteuil roulant;
- Véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux;
- Véhicule de catégorie N1 de type « Camionnette » comportant (ou pouvant comporter) deux rangées de places assises et affecté au transport de personnes.

- **Exonération en lien avec l'utilisation du véhicule :** véhicule "hors route" exclusivement affecté aux besoins :

- Des services d'incendie et de secours;
- Des associations de sécurités civiles agréées pour certaines missions identifiées, notamment la participation aux opérations de secours.

3.4.2. Barème de calcul du Malus CO₂

Plusieurs barèmes coexistent selon la date de la première immatriculation du véhicule et son lieu de réception. Le tableau ci-après indique le barème applicable en fonction de ces deux critères, pour les véhicules de tourisme « classiques » (catégorie M1 et N1 hors usage spécial) :

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

Type de véhicules	Barème applicable
Véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation (barème CO ₂ - WLTP)	Barème 1
Véhicules réceptionnés dans l'UE et ne relevant pas du nouveau dispositif d'immatriculation (barème CO ₂ - NEDC)	Barème 2
Véhicules non réceptionnés UE et ne relevant pas du nouveau dispositif d'immatriculation (barème en puissance administrative)	Barème 3

● **Barème 1** : véhicules relevant du dispositif WLTP

Le Barème n° 1 est basé sur le nombre exact de grammes de CO₂/km émis, chaque gramme correspondant à un palier différent.

Du 1^{er} mars au 31 décembre 2025, le Malus CO₂ n'est pas applicable aux véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur à 113 g/km (contre 118 g/km pour les immatriculations intervenues en 2024 et jusqu'au 28 février 2025). Du fait de la nouvelle diminution du seuil d'émission à partir duquel le Malus CO₂ se déclenche, la majorité des modèles des petites citadines va désormais être frappée d'un malus de 50 à 150 euros.

Au-delà, le barème prévoit des tarifs pour des véhicules émettant jusqu'à 192 g de CO₂/km et une tranche maximale égale à 70 000 €. Le Malus CO₂ frappant les véhicules les plus polluants a fait l'objet d'une augmentation de 10 000 € par rapport à 2024 (le plafond applicable précédemment était de 60 000 € pour les véhicules émettant plus de 225 g de CO₂/km).

Le barème intégral comprenant près de 80 tranches, ne sont ici reproduits que les principaux seuils de celui-ci (barème intégral disponible dans le **Vade-mecum – p. 133**). Pour les immatriculations sollicitées depuis le 1^{er} mars 2025, cette synthèse se présente comme suit :

Seuils significatifs des émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 113	0
113	50
...	...
150	3 119
...	...
170	14 325
...	...
180	32 935
...	...
185	45 990
...	...
190	61 245
192	67 467
Supérieures à 192	70 000

La loi de Finances pour 2025 a par ailleurs anticipé les barèmes qui seront appliqués en 2026 et 2027. Le seuil de déclenchement va être progressivement abaissé (106 g/km en 2026 et 99 g/km en 2027) et le montant maximal va être augmenté de manière substantielle (80 000 € en 2026 et 90 000 en 2027). Les barèmes sont disponibles dans le **Vade-mecum (p. 133)**.



- **Barème 2** : véhicules relevant de l'ancien dispositif NEDC

Pour les véhicules de tourisme non exonérés relevant de l'ancien dispositif NEDC, les principaux seuils du barème sont les suivants :

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 110	0
110	50
...	...
130	818
...	...
150	3 784
...	...
170	10 980
...	...
184	19 641
Supérieures à 184	20 000

Le barème intégral est disponible dans le **Vademecum (p. 133)**.

En pratique, ce barème n'a plus vocation à s'appliquer et c'est la raison pour laquelle ses seuils ne sont plus revalorisés.

- **Barème 3** : véhicules non réceptionnés dans un État de l'UE et ne relevant pas du dispositif d'immatriculation WLTP

Pour cette catégorie, le barème n'est pas fonction des émissions de CO₂ du véhicule mais de sa puissance administrative.

Pour les véhicules de tourisme dont la première immatriculation est intervenue depuis le 1^{er} mars 2025, le barème intégral se présente comme suit :

Puissance administrative (en CV)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 3	0
3	250
4	1 500
5	4 000
6	6 250
7	8 500
8	13 000
9	18 500
10	25 750
11	32 250
12	39 750
13	48 000
14	57 250
15 et plus	70 000

FOCUS

Augmentation substantielle du barème n° 3 relatif à la puissance administrative

Selon la même évolution que pour le barème applicable aux véhicules relevant du dispositif d'immatriculation WLTP, le seuil maximal du barème relatif à la puissance administrative va faire l'objet d'une augmentation significative (80 000 € à compter de 2026 et 90 000 € à compter de 2027). Les barèmes sont d'ores et déjà inscrits dans la loi.

3.4.3. Abattements applicables au Malus CO₂

a) Abattements selon la nature du véhicule ou l'utilisateur :

Les véhicules suivants sont partiellement exonérés de Malus CO₂. Cette exonération partielle prend la forme d'un abattement :

- **Abattement pour les véhicules fonctionnant partiellement ou totalement au superéthanol E85** : abattement de :
 - 40 % des émissions de CO₂ (sauf lorsque ces émissions excèdent 250 g/km) OU ;
 - 2 CV (sauf lorsque la puissance administrative excède 12 CV).
- **Abattement pour les véhicules comprenant au moins 8 places assises, détenus par une personne morale** : abattement de 85 g/km ou 4 CV (cet abattement sera augmenté à compter de 2026).
- **Abattement pour les foyers comprenant au moins 3 enfants** : abattement de 20 g/km ou de 1 CV par enfant (qu'ils soient membres du foyer ou aient fait l'objet d'un placement). Cet abattement s'applique dans la limite d'un seul véhicule d'au moins cinq places sur une période de deux ans.

Ces trois abattements s'appliquent, que le véhicule ait été acquis ou pris en location longue durée (pour une durée d'au moins 24 mois).

b) Abattements dans l'hypothèse d'immatriculations antérieures :

La réduction pour ancienneté appliquée aux véhicules d'occasion a été profondément remaniée par la loi de Finances pour 2025. La réduction forfaitaire de 10 % pour chaque période de douze mois est remplacée par un coefficient forfaitaire de décote qui dépend de l'ancienneté du véhicule depuis sa date de première immatriculation (exprimée en mois et arrondie à l'unité supérieure). À compter de 2027, il sera également tenu compte d'un coefficient d'usage pour déterminer la décote applicable.

L'exonération de Malus est totale si l'immatriculation est intervenue plus de 15 ans auparavant (contre 10 ans dans l'ancien dispositif). Le barème est non linéaire, avec pour objectif de rapprocher cette décote

de la valeur économique des véhicules (la décote est à ce titre plus rapide les trois premières années que les années suivantes) :

Ancienneté du véhicule (en mois)	Coefficient forfaitaire de décote (en %)
De 1 à 3	3
De 4 à 6	6
De 7 à 9	9
De 10 à 12	12
De 13 à 18	16
De 19 à 24	20
De 25 à 36	28
De 37 à 48	33
De 49 à 60	38
De 61 à 72	43
De 73 à 84	48
De 85 à 96	53
De 97 à 108	58
De 109 à 120	64
De 121 à 132	70
De 133 à 144	76
De 145 à 156	82
De 157 à 168	88
De 169 à 180	94
À partir de 181	100

Sont concernés par cet abattement les véhicules qui n'étaient pas des véhicules de tourisme lors de leur première immatriculation en France et qui le sont devenus à la suite de la modification de leurs caractéristiques techniques et les véhicules d'occasion importés.

Cette décote s'applique après les abattements présentés ci-avant.

3.4.4. Suppression du plafonnement du Malus CO₂

Pour les immatriculations intervenues depuis le 1^{er} janvier 2024, le dispositif de plafonnement du montant du Malus CO₂ est supprimé. Pour mémoire, le montant de la taxe était auparavant plafonné à 50 % du prix d'acquisition du véhicule (toutes taxes comprises).

CAS PRATIQUE RÉCAPITULATIF

En 2025, la société A a procédé à l'acquisition de deux véhicules. Le Malus CO₂ correspondant est calculé comme suit :

- **Véhicule 1** : véhicule fonctionnant au gazole, dont le taux d'émission de CO₂ s'établit à 200 g/km. Le montant du Malus du CO₂ s'établit à 70 000 € en application du Barème n° 1, soit la tranche maximale.
- **Véhicule 2** : véhicule fonctionnant au superéthanol E85 et dont le taux d'émission de CO₂ s'établit à 170 g/km. Ce véhicule devrait donner lieu au paiement d'un Malus de 14 325 €. Toutefois, compte tenu de la source d'énergie du véhicule, il convient d'appliquer un abattement de 40 % au taux d'émission de CO₂, permettant ainsi de ramener ce dernier à 102 g/km (170 g – 40 %).

La société A n'est donc redevable d'aucun Malus CO₂ au titre du véhicule 2, l'application de l'abattement ayant pour effet de réduire le taux d'émission du véhicule à un montant inférieur à la 1^{ère} tranche du Barème n° 1.

Il est à noter que cet abattement ne s'applique qu'au Malus et ne permet pas de prétendre à un bonus.

3.5. Le Malus au poids (« taxe sur la masse en ordre de marche »)

[L. 421-30, 4^o-b du CIBS / L. 421-71 à L. 421-81 du CIBS]

Le Malus au poids complète le Malus CO₂, les deux taxes fonctionnant de manière conjointe.

3.5.1. Champ d'application du Malus au poids

Le champ d'application du Malus au poids est très proche de celui du Malus CO₂.

a) Principe

Comme le Malus CO₂, le Malus au poids est dû au titre **de la première immatriculation en France d'un véhicule de tourisme ou lors de l'immatriculation consécutive à la première transformation en véhicule de tourisme d'un véhicule qui ne l'était pas.**

Le Malus au poids est applicable aux véhicules dont la première immatriculation a été délivrée à compter du 1^{er} janvier 2022.

b) Cas d'exonération totale

Les cas d'**exonération totale** sont identiques à ceux présentés au titre du Malus CO₂. Par conséquent, les exonérations au titre du Malus au poids sont les suivantes :

● Exonération en lien avec l'utilisateur du véhicule :

- Personne titulaire de la carte mobilité « inclusion » portant la mention invalidité;
- Personne titulaire de la carte d'invalidité militaire;
- Personne assumant la charge effective et permanente d'un enfant relevant du même foyer fiscal et titulaire de l'une de ces cartes.

Ces exonérations sont applicables dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire. Elles s'appliquent, que le véhicule ait été acquis, ou pris en location longue durée (pour une durée d'au moins 24 mois).

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

● Exonération en lien avec le véhicule :

- Véhicule accessible en fauteuil roulant;
- Véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux;
- Véhicule de catégorie N1 de type « Camionnette » comportant (ou pouvant comporter) deux rangées de places assises et affectés au transport de personnes.

● Exonération en lien avec l'utilisation du véhicule : véhicule « hors route » exclusivement affecté aux besoins :

- Des services d'incendie et de secours;
- Des associations de sécurités civiles agréées pour certaines missions identifiées, notamment la participation aux opérations de secours.

L'exonération dont bénéficiaient les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 kilomètres a été supprimée depuis le 1^{er} janvier 2025. Pour compenser les effets de cette suppression, un abattement a été mis en place.

FOCUS

Qu'est-ce que la masse en ordre de marche ?

La masse en ordre de marche correspond en pratique au poids à vide du véhicule (en ce compris les équipements d'origine, 90 % des fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule) et le poids du conducteur (fixé forfaitairement à 75 kg).

Compte tenu de la masse supplémentaire des blocs « mazout », les véhicules diesel sont davantage impactés que les véhicules essence.

FOCUS

Vers une exonération des véhicules électriques limitée aux seuls modèles à faible empreinte carbone

À compter du 1^{er} juillet 2026, il conviendra de distinguer parmi les véhicules électriques et/ou hydrogène ceux à faible empreinte carbone et les autres :

- Véhicules électriques à faibles empreinte carbone : l'exonération dont bénéficient actuellement l'ensemble des véhicules électriques et/ou hydrogène aux seuls véhicules à faible empreinte carbone.

⚠ La définition d'une faible empreinte carbone doit encore être précisée par décret.

- « Autres » véhicules électriques : cette seconde catégorie sera soumise au Malus au poids mais bénéficiera d'un abattement de 600 kg de la masse en ordre de marche.

3.5.2. Modalités de calcul du Malus au poids

Les modalités de calcul du Malus au poids ont été profondément remaniées pour les immatriculations délivrées depuis le 1^{er} janvier 2024 : alors qu'un tarif unitaire unique (10 €/kg) s'appliquait, antérieurement à cette date, à la fraction de la masse en ordre de masse excédant le seuil minimal d'assujettissement (1 800 kg), le seuil de déclenchement a été abaissé à 1 600 kg et un barème progressif est désormais applicable :

Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif par kg (en €)
Jusqu'à 1 599	0
De 1 600 à 1 799	10
De 1 800 à 1 899	15
De 1 900 à 1 999	20
De 2 000 à 2 099	25
À partir de 2 100	30

FOCUS

Hausse du Malus au poids à compter de 2026

À partir du 1^{er} janvier 2026, chaque tranche du barème progressif sera abaissée de 100 kg et le seuil du déclenchement du Malus au poids sera abaissé à 1 500 kg.

3.5.3. Abattements applicables au Malus au poids

a) Abattements selon la nature du véhicule ou l'utilisateur

Les véhicules suivants sont **partiellement** exonérés de Malus au poids. Cette exonération partielle prend la forme d'un abattement :

- **Abattement pour les véhicules hybrides non rechargeables et les véhicules hybrides rechargeables dont l'autonomie en mode tout électrique en ville est inférieure ou égale à 50 kilomètres** : abattement de 100 kg sur la masse du véhicule. À compter de 2027, il sera également nécessaire que la puissance maximale nette soit d'au moins 30 kilowatts;
- **Abattement pour les véhicules hybrides électriques rechargeables dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 kilomètres** : abattement de 200 kg sur la masse du véhicule, plafonné à 15 % de cette masse;
- **Abattement pour les véhicules comprenant au moins 8 places assises, détenus par une société** : abattement de 500 kg (cet abattement passera à 600 kg à compter du 1^{er} janvier 2026);
- **Abattement pour les foyers comprenant au moins 3 enfants** : abattement de 200 kg par enfant (qu'ils soient membres du foyer ou aient fait l'objet d'un placement). Cet abattement s'applique dans la limite d'un seul véhicule d'au moins cinq places sur une période de deux ans.

Ces abattements s'appliquent, que le véhicule ait été acquis, ou pris en location longue durée (pour une durée d'au moins 24 mois).

b) Abattements dans l'hypothèse d'immatriculations antérieures

Comme pour le Malus CO₂, la réduction forfaitaire de 10 % est remplacée par un coefficient forfaitaire de décote fonction de l'ancienneté du véhicule depuis sa date de première immatriculation (exprimée en mois et arrondie à l'unité supérieure).

Il est renvoyé au **3.4.3 (b)** pour la détermination de cette décote.

Celle-ci s'applique après les autres abattements présentés ci-avant.

3.5.4. Plafonnement du Malus au poids

Une fois le montant du Malus au poids déterminé après application des abattements, celui-ci est **plafonné**.

Ce plafond est égal à la différence entre :

- Le tarif maximal figurant dans le barème du Malus CO₂ dont relève le véhicule (après application éventuelle de la réduction prévue pour les véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu au Malus CO₂) et;
- Le montant du Malus CO₂ applicable à ce véhicule (après abattements et réduction).

Compte tenu du seuil maximal des barèmes du Malus CO₂ applicables entre le 1^{er} mars et 31 décembre 2025, le montant cumulé des Malus CO₂ et Malus au poids ne pourra pas excéder 70 000 € sur cette période. Ce montant maximal était de 60 000 € pour les immatriculations délivrées au cours de l'année 2024 et jusqu'au 28 février 2025.





B. La fiscalité incitative

Si l'évolution des taxes à l'immatriculation tend clairement vers un durcissement, les aides à l'achat de véhicules propres ne suivent manifestement pas le même courant : alors qu'elles pouvaient constituer il y a encore quelques années une véritable incitation au renouvellement du parc automobile français avec une tonalité résolument plus verte, leur montant et leur périmètre se sont significativement réduits. Le décret du 29 novembre 2024 a ainsi supprimé la quasi-intégralité de tous les dispositifs d'aide. Seuls perdurent le bonus écologique (mais son montant a fait l'objet d'une forte baisse et il ne s'applique plus qu'aux voitures particulières) et la prime au retrofit. La prime à la conversion a quant à elle été supprimée.

1. LE BONUS ÉCOLOGIQUE

Les changements suivants sont à noter depuis la publication du dernier décret le 29 novembre 2024 :

- Baisse significative du bonus écologique pour les voitures neuves;
- Suppression du bonus écologique pour l'acquisition de camionnettes neuves par une personne physique ou une personne morale;
- Suppression du bonus écologique pour les 2-3 roues et quadricycles motorisés.

Les conditions et montants visés ci-après ne concernent que les voitures particulières. Des conditions spécifiques sont prévues pour les camions (N2) et autobus (M2).

1.1. Les véhicules éligibles

Les véhicules neufs éligibles doivent remplir l'ensemble des conditions suivantes :

- **Catégorie** : véhicules relevant des catégories « Voitures particulières (M1) ». Les « camionnettes (N1) » sont exclues du champ du bonus écologique depuis le 2 décembre 2024;

- **Source d'énergie** : véhicules électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou une combinaison des deux;
- **Score environnemental** : score minimal de 60 sur 80. La liste des véhicules éligibles est régulièrement mise à jour par le Gouvernement et comprend, au 1^{er} janvier 2025, des modèles provenant de 27 constructeurs;
- **Masse** : inférieure à 2,4 tonnes;
- **Prix d'acquisition** : 47 000 € TTC. Ce prix s'entend du prix d'achat facturé du véhicule après remises commerciales éventuelles. Il inclut le cas échéant le coût de la batterie si celle-ci est prise en location. En revanche, il n'inclut pas le coût des options du véhicule (« équipements non intrinsèques »);
- **Modalité de détention** : véhicules acquis ou loués pour une durée d'au moins 2 ans;
- **Immatriculation** : délivrée en France dans une série définitive. Le véhicule ne doit par ailleurs pas avoir fait l'objet d'une première immatriculation en France ou à l'étranger.



FOCUS

Comment est calculé le score environnemental ?

Le score environnemental permet d'identifier les véhicules les plus vertueux sur l'ensemble de leur cycle de vie. Il est calculé au moyen de six critères afin de tenir compte de l'empreinte carbone des différentes étapes de sa production. Il prend notamment en considération :

- La provenance et la quantité utilisée de matières premières;
- Le site de production et la capacité de la batterie;
- L'assemblage du véhicule;
- La distance parcourue et le moyen de transport utilisé jusqu'au point de livraison final du véhicule.

Attention, ce score tenant compte des caractéristiques techniques de chaque véhicule, un même modèle peut présenter plusieurs variantes dont certaines sont éligibles au bonus écologique et les autres non. Il est donc nécessaire de s'assurer au préalable auprès du constructeur qu'un type-variante-version (TVV) est éligible au bonus écologique.

<https://score-environnemental-bonus.ademe.fr/>

1.2. Les personnes éligibles

Le bonus écologique est accordé à toute personne physique majeure :

- **Justifiant d'un domicile ou d'un établissement en France;**
- **Qui acquiert ou qui prend en location** (dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat ou d'un contrat de location longue durée souscrit pour au moins deux ans) **un véhicule.**

L'aide bénéficie uniquement à l'acquéreur ou au locataire final.

Les personnes morales et les administrations de l'État ne bénéficient plus du bonus écologique à compter du 13 février 2024.

Les personnes dont l'activité a pour objet, en tout ou partie, le commerce, la location ou la sous-location de véhicules automobiles ne bénéficient pas du bonus écologique.

Il en est de même des concessionnaires ou agents de marques pour les véhicules qu'ils affectent à la démonstration. Toutefois, ces véhicules de démonstration sont réputés neufs pour le bénéfice du bonus, si leur cession ou leur location intervient dans un délai compris entre trois et douze mois à compter du jour de leur première immatriculation.



1.3. Montant du bonus

À la date de publication du présent ouvrage (avril 2025), le bonus écologique est déterminé comme suit :

Véhicules éligibles	Montant du bonus écologique			
	Personne morale	Foyer avec RFR* supérieur à 15 400 € (par part)	Foyer avec RFR* compris entre 16 301 € et 26 200 €	Foyer avec RFR* inférieur ou égal à 16 300 € (par part)
Voitures particulière neuves (M1)				
Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux (masse inférieure à 2,4 tonnes) de moins de 47 000 €** et avec un score environnemental éligible	Non éligible	27 % du prix plafonné à 2 000 €**	27 % du prix plafonné à 3 000 €**	27 % du prix plafonné à 4 000 €**
Camionnettes neuves (N1)				
Camionnettes électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux	Non éligible			

Une surprime est par ailleurs prévue pour les résidents d’Outre-mer : augmentation de 1 000 € pour l’acquisition ou la location d’un véhicule éligible, à condition de circuler en Outre-mer avec le nouveau véhicule pendant au moins 6 mois suivant son acquisition.

1.4. Limite périodique de l’octroi d’un bonus

Une personne physique ne peut bénéficier d’un bonus écologique qu’une fois par période de trois ans au titre d’une voiture particulière.

1.5. Mise en place d’une enveloppe budgétaire maximale

Contrairement aux années précédentes, l’enveloppe dédiée au bonus écologique devrait être strictement limitée à 690 millions d’euros pour 2025. Compte tenu de l’abaissement du montant du bonus, le Gouvernement estime que cette enveloppe permettrait d’aider l’acquisition d’environ 200 000 véhicules sur l’année.

En cas d’atteinte de cette limite en cours d’année, les modalités précises sont encore à l’étude (révision des bonus à la baisse ou interruption totale de l’aide).

1.6. Cas de remise en cause

Les véhicules ne doivent pas être cédés par l’acquéreur ou le titulaire d’un contrat de location dans les six mois suivant la date de facturation du véhicule ou du versement du premier loyer ni avant d’avoir parcouru au moins 6 000 kilomètres pour les voitures particulières.

Dans le cas d’un véhicule ayant fait l’objet d’un contrat de location permettant l’octroi de l’aide et dont la durée de location est ramenée à moins de deux ans postérieurement à la signature du contrat, le bénéficiaire doit restituer l’aide dans les trois mois suivant la modification du contrat. Cette modification de la durée du contrat doit découler de la volonté des parties et non de cas subis (défaut de paiement, perte ou sinistre du véhicule, etc.).

* Revenu fiscal de référence.

** Le prix correspond au coût d’acquisition TTC, hors options. Il est augmenté si nécessaire du coût de la batterie prise en location

FOCUS

Suppression du bonus écologique pour les 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur électrique

Le bonus écologique dont bénéficiaient les 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur électrique a été complètement supprimé par le décret du 29 novembre 2024.

1.7. Modalités de demande et de versement du bonus écologique

Deux modes de versement sont prévus :

Procédure de paiement de droit commun : paiement direct du bonus au bénéficiaire par le fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres dont la gestion est assurée par l'Agence de Services et de Paiement (ASP, anciennement CNASEA). Les

demandes d'aides sont formulées au plus tard dans les six mois suivant la date de facturation du véhicule, ou dans le cas d'une location, de versement du premier loyer, via le téléservice disponible sur le site primealaconversion.gouv.fr.

En cas de cumul du bonus écologique avec la prime à la conversion, une seule demande de versement est présentée pour les deux aides.

Paiement par le vendeur ou le loueur qui a passé une convention avec l'ASP et auprès de qui il devra en obtenir le remboursement. Dans ce dernier cas, les aides s'imputent en totalité sur le montant TTC après toute remise, rabais ou avantage. Dans le cas d'une LOA ou LLD souscrite pour au moins deux ans, l'aide est payée au locataire au plus tard au terme de la première échéance.

Les aides apparaissent clairement sur la facture, quittance ou contrat de location sous la mention « Bonus écologique-Aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants ».

FOCUS

Traitement du bonus écologique

Le véhicule est acheté : dans les comptes de l'entreprise bénéficiaire, le bonus constitue une aide de l'Etat attribuée à l'acquéreur du véhicule et doit être considéré comme une subvention d'investissement qui peut être, au choix de l'entreprise, soit prise en compte immédiatement en produit, soit étalée dans le temps sur la durée d'usage du véhicule. Il en est de même pour le traitement fiscal de cette subvention.

Le véhicule est loué : le bonus doit être considéré comme une subvention d'exploitation qui peut soit être constatée directement en produit soit être comptabilisée en tant que « produits constatés d'avance » et étalée sur la durée du bail ou du contrat.



FOCUS

La mise en place de certificats d'économie d'énergie pour pallier la disparition du bonus écologique

Depuis le 2 décembre 2024, les véhicules utilitaires légers électriques ne sont plus éligibles au bonus écologique. En guise de compensation, le gouvernement a décidé la mise en place de nouvelles aides pour la location ou l'acquisition de véhicules électriques (arrêté du 30 décembre 2024). Celles-ci prennent la forme de primes CEE (certificats d'économie d'énergie) au titre de l'acquisition, la location ou la réalisation d'opérations de retrofit électrique portant sur des VP ou VUL électriques par une collectivité ou une personne morale (fiche détaillée TRA-EQ-114) et par des particuliers (fiche détaillée TRA-EQ-117). Le dispositif des CEE impose aux fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, carburants, fuel, chaleur...), les « obligés », de promouvoir activement auprès de leurs clients ou auprès de leurs prospects des actions de réduction de consommation d'énergie et doivent justifier de l'acquisition d'un certain nombre de CEE auprès des pouvoirs publics.

Modalités de calcul :

Les modalités de calcul de l'aide financière du fournisseur d'énergie sont détaillées dans la fiche propre à chaque dispositif. Le montant de l'aide dépend du volume d'économie d'énergie, qui se mesure en kWh cumac. Cette valeur variant de manière périodique, le montant de l'aide est donc lui-même susceptible d'évoluer.

Notons que pour les VUL un coefficient multiplicateur s'applique. La prime CEE est multipliée par 4, contre 3 auparavant.

Pour les personnes morales (**fiche TRA-EQ-114**), le volume d'économie d'énergie est déterminé comme suit en 2025 :

Catégorie du véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule (2025)
Pour une personne morale gérant un parc total ou filiale d'un groupe gérant moins de 100 véhicules	
Véhicule léger neuf	74 200
Véhicule utilitaire léger neuf	156 800
Opération de retrofit véhicule léger	59 800
Opération de retrofit véhicule utilitaire léger	126 300
Pour une personne morale gérant un parc total ou filiale d'un groupe gérant un parc total supérieur à 100 véhicules	
Véhicule léger neuf	59 400
Véhicule utilitaire léger neuf	125 400
Opération de retrofit véhicule léger	47 800
Opération de retrofit véhicule utilitaire léger	101 100

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

Prenons l'exemple d'une entreprise disposant d'une flotte de plus de 100 véhicules qui souhaite procéder à l'acquisition d'un véhicule utilitaire léger :

- 1. kWh Cumac :** Le VUL électrique se voit attribuer une valeur CEE de 125 400 kWh cumac sur la base du document standard TRA-EQ-114.
- 2. Conversion en MWh Cumac :** $125\,400 \text{ kWh cumac} / 1000 = 125,4 \text{ MWh cumac}$
- 3. Prix de marché :** Supposons que le prix de marché des CEE soit de 7,93 €/MWh cumac (valeur de mars 2025 – disponible sur le site du registre national des CEE, emmy.fr).
- 4. Montant de l'aide de base :** $125,4 \text{ MWh cumac} * 7,93 \text{ €/MWh cumac} = 994,42 \text{ €}$
- 5. Application de la majoration :** le véhicule acquis étant un VUL, la prime CEE doit être multipliée par 4 : $994,42 \text{ €} \times 4 = 3\,977,68 \text{ €}$

Par conséquent, la prime CEE est estimée à 3 977,68 €.

Demande et modalités de versement

Une entreprise bénéficiaire ne peut déposer de dossier en son nom. Elle doit au contraire obtenir **l'accord préalable** du fournisseur d'énergie avant de commander le véhicule.

Le montant de l'aide est à ce titre négocié et contractualisé en amont avec un obligé ou un délégataire. Ces aides peuvent prendre la forme d'une prime directe, d'une réduction sur le prix d'achat ou d'une remise sur facture.

Il est également possible de solliciter l'assistance d'un mandataire pour être accompagné dans la constitution du dossier. C'est alors ce mandataire qui versera la prime au bénéficiaire sur la base d'un montant négocié en amont.

Compte tenu de l'élargissement des opérations éligibles, un guichet public doit être ouvert afin de faciliter et fluidifier le traitement des demandes.

2. LA PRIME À LA CONVERSION

Pourtant présenté comme un « instrument essentiel d'accompagnement de la mise en place des zones à faibles émissions [ZFE] » dans le projet de loi de Finances pour 2025, le dispositif de la prime à la conversion a finalement été supprimé à compter du 2 décembre 2024.

Tous les véhicules neufs anciennement éligibles sont concernés par cette suppression :

- Voitures particulières neuves ou d'occasion;
- Camionnettes neuves ou d'occasion;
- Deux roues, trois roues ou quadricycles électriques neufs.



FOCUS

Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Instaurée par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, la mise en place des ZFE-m répond à l'obligation européenne d'assurer une « bonne » qualité de l'air sur son territoire. La France apparaît à ce titre comme particulièrement exposée aux risques liés à la pollution atmosphérique et la majeure partie des métropoles françaises a mis en place des ZFE-m à ce jour.

Le principe de la ZFE-m est de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini et selon des plages horaires déterminées, par décision de chaque collectivité concernée. En pratique, la ZFE-m repose sur le système des vignettes Crit'Air.

Le 1^{er} janvier 2025 constitue un nouveau jalon dans le déploiement des ZFE-m. Les restrictions dans les « territoires ZFE » (agglomérations dépassant régulièrement les seuils limites de qualité de l'air) ont en effet été étendues et les « territoires de vigilances » ont été mis en place. En synthèse :

- **« Territoires ZFE » :**
 - Grand Paris : interdiction à tous les véhicules Crit'Air 3, 4, 5 et non classés (voitures particulières et utilitaires légers : de 8h à 20h, hors week-ends et jours fériés; poids lourds : de 8h à 20h, 7j/7);
 - Grenoble, Lyon, Montpellier : interdiction à tous les véhicules Crit'Air 3, 4, 5 et non classés (24h/24, 7j/7);
 - Aix-Marseille, Nice, Reims, Rouen, Strasbourg, Toulouse : interdiction à tous les véhicules Crit'Air 4, 5 et non classés (24h/24, 7j/7).
- **« Territoires de vigilance » :** agglomérations de plus de 150 000 habitants devant mettre en place des restrictions minimales. Certaines communes concernées ont d'ores et déjà mis en place des ZFE-m allant au-delà des seules restrictions légales.
 - **Restrictions concernant tous les véhicules (y compris les voitures particulières) :**
 - 17 communes (dont Bordeaux, Caen, Le Havre, Lille, Metz, Tours, Nîmes) : interdiction à tous les véhicules non classés (24h/24, 7j/7);
 - Nantes : interdiction à tous les véhicules non classés (du lundi au vendredi, de 7h à 9h et de 16h à 19h);
 - Pau : interdiction à tous les véhicules non classés (du lundi au vendredi, de 9h à 18h);
 - Bayonne, Brest, Chambéry, Mulhouse : mise en place d'une ZFE au printemps 2025;
 - Metz : mise en place d'une ZFE à l'été 2025.
 - **Restrictions ne concernant que les véhicules utilitaires et/ou les poids lourds) :**
 - Saint-Etienne : interdiction à tous les véhicules utilitaires et poids lourds Crit'Airs 4, 5 et non classés (24h/24, 7j/7);
 - Nancy : interdiction à tous les véhicules utilitaires et poids lourds Crit'Airs 5 et non classés (24h/24, 7j/7);
 - Clermont-Ferrand : interdiction à tous les véhicules utilitaires et poids lourds non classés (24h/24, 7j/7);
 - Avignon : interdiction à tous les poids lourds non classés (24h/24, 7j/7).

Il est à noter que certains véhicules bénéficient toutefois de dérogations pour accéder aux ZFE-m, ces dérogations pouvant être différentes selon les agglomérations. Pour prendre l'exemple de la ZFE-m du Grand Paris, les dérogations concernent notamment :

- Dérogations de droit :
 - Véhicule d'intérêt général prioritaire (services de police, douane, lutte contre l'incendie...)
 - Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage (ambulance de transport sanitaire, transport de fonds, médecins participant à des opérations de garde, véhicules avec carte « mobilité inclusion » ...)
 - Véhicules de collection
- Dérogations soumises à autorisation préalable pour des véhicules dont l'utilisation est liée à certaines activités, notamment :
 - Professionnels du déménagement;
 - Véhicules d'approvisionnement des marchés;
 - Véhicules frigorifiques.;
 - Dépanneuses.

Compte tenu des objectifs poursuivis, certains mécanismes d'aide sont mis en place au niveau national ou local pour accompagner les usagers dans cette transition, parmi lesquels :

- Le bénéfice d'une surprime pour les personnes physiques domiciliées ou travaillant dans en ZFE-m (ou une personne morale qui y dispose d'un établissement), dans le cadre du dispositif de la prime à la conversion,
- Des prêts à taux zéro pour financer l'acquisition de certains véhicules propres ou le retrofit électrique (sont à ce jour éligibles les ZFE-m du Grand Paris, de Lyon, d'Aix-Marseille et de Rouen).

Une proposition de loi déposée au printemps 2025 par deux députés de la Droite républicaine, réclame un moratoire de 5 ans pour la mise en application des ZFE-m. Elle souligne la confusion qui règne dans les villes et l'embarras des élus. La généralisation des ZFE aux villes de plus de 150 000 habitants depuis le 1^{er} janvier aboutit à ce que pratiquement tous les Français soient de près ou de loin concernés.

CAS PRATIQUE RÉCAPITULATIF

L'immatriculation d'un véhicule particulier neuf considéré comme polluant représente donc un certain surcoût par comparaison avec l'immatriculation d'un véhicule moins polluant, ce dernier ouvrant par ailleurs droit à des aides.

Prenons l'exemple des sociétés A et B, toutes deux établies dans les Hauts-de-France, qui ont suivi deux approches diamétralement opposées dans le cadre du renouvellement d'une partie de leur flotte :

- La société A a fait immatriculer le 1^{er} avril 2025 un véhicule particulier 1 neuf doté d'une motorisation essence, émettant 230 g de CO₂ /km, ayant une puissance administrative de 44 CV et d'un poids de 2 200 kg (prix d'achat de 100 000 € TTC);

- La société B a fait immatriculer à la même date :
 - Le véhicule particulier 2 neuf hybride rechargeable qui émet 38 g de CO₂/km, ayant une puissance fiscale de 8CV et d'un poids de 1 600 kg (prix d'achat de 60 000 € TTC);
 - Le véhicule particulier 3 neuf doté d'une motorisation électrique, ayant une puissance fiscale de 7 CV et d'un poids de 1 700 kg (prix d'achat de 40 000 € TTC).

	Entreprise A	Entreprise B	
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3
Taxe fixe sur les certificats d'immatriculation	11 €	11 €	11 €
Taxe régionale Hauts-de-France sur les certificats d'immatriculation	1 848 € 44 CV x 42 €	336 € (8 CV x 42 €)	0 €
Malus CO₂	70 000 €	-	-
Malus au poids	- Plafonnement	-	-
Total taxes à l'immatriculation	71 848 €	347 €	11 €

Alors que l'entreprise A a supporté un total cumulé de taxes à l'immatriculation pour un montant de 71 848 €, ces mêmes taxes sont réduites à 358 € au titre des deux véhicules acquis par l'entreprise B.

Dès lors, alors que les deux entreprises ont réalisé un investissement identique (100 000 €), le coût réel pour celles-ci s'élève à :

- **S'agissant de l'entreprise A :** 171 848 € (100 000 € + 71 848 €);
- **S'agissant de l'entreprise B :** 100 358 € (100 000 € + 358 €).

Il est à noter que les différents types de véhicules choisis par les deux entreprises auront également une incidence en matière de taxe annuelle sur les véhicules de tourisme (**voir 1. – Section 1 – Chapitre 1**) et de déductibilité des dotations aux amortissements (**voir 2. – Section 2 – Chapitre 2**).

3. LA PRIME AU RÉTROFIT

Il est possible d'électrifier un véhicule thermique pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Cette pratique est appelée rétrofit. En pratique, cela revient à retirer le moteur thermique ainsi que le réservoir du véhicule pour les remplacer par un moteur électrique et une batterie.

Une aide est versée aux propriétaires de véhicules qui pratiquent le rétrofit. La prime est réservée aux personnes morales et aux personnes physiques dont

le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 26 200 €.

Cette prime constitue l'un des derniers dispositifs d'aide encore en vigueur et son régime a été maintenu à l'identique dans le décret du 29 novembre 2024 à l'exception :

- D'une actualisation des seuils de revenus fiscaux de référence;
- De la suppression de la surprime en lien avec les ZFE-m.

1. Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative

3.1. Conditions d'éligibilité

Pour bénéficier de cette aide, le propriétaire du véhicule doit :

- Être une personne physique majeure ou une personne morale;
- Être domicilié ou établi en France;
- Avoir transformé le moteur thermique de son véhicule en :
 - **Moteur électrique à batterie ou à pile à combustible par un professionnel habilité;**
 - **Moteur hybride qui utilise l'électricité et dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique est supérieure à 50 kilomètres.**
- Le véhicule transformé doit par ailleurs :
 - Avoir été Immatriculé pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2011 (s'agissant d'un véhicule

diesel) ou avant le 1^{er} janvier 2006 (pour les autres véhicules);

- Être un véhicule thermique Crit'Air 1;
- Fonctionnant à l'essence, au gaz naturel (GL), au GPL, à l'éthanol (ET), au superéthanol (FE) ou utilisant partiellement l'une des cinq sources d'énergie et dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 132 g/km (norme WLTP);
- Avoir été acquis depuis au moins un an.

3.2. Montant de la prime au retrofit

Le montant de l'aide dépend de la transformation réalisée et de la qualité du bénéficiaire.

Pour les véhicules transformés en véhicules avec moteur électrique ou moteur à pile à combustible, le montant de l'aide est limité à :

	Voiture	Camionnette	2,3 roues ou quadricycle
Personne physique avec : RFR* (par part) inférieur à 7 500 € OU RFR* (par part) inférieur ou égal à 16 300 € + condition de km**	80 % du coût de transformation dans la limite de 5 000 €	40 % du coût de transformation dans la limite de : - 5 000 € pour Classe I - 7 000 € pour Classe II - 9 000 € pour Classe III	
Personne physique avec RFR* (par part) compris entre 7 500 et 16 300 € sans condition de km** OU Personne physique avec RFR* (par part) compris entre 16 300 et 26 200 € OU Personne morale	1 500 € dans la limite du coût de la transformation	40 % du coût de transformation dans la limite de : - 4 000 € pour Classe I - 6 000 € pour Classe II - 8 000 € pour Classe III	1 100 €

* RFR = Revenu fiscal de référence

** Foyers qui répondent à l'une des conditions suivantes :

- Qui effectue un nombre de kilomètres supérieur à 12 000 km/an dans le cadre de son activité professionnelle ou



Pour les transformations en moteur hybride qui utilise l'électricité et dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique est supérieure à 50 kilomètres :

	Voiture	Camionnette
Personne physique avec : RFR* (par part) inférieur à 7 500 € OU RFR* (par part) inférieur ou égal à 16 300 € + condition de km**	80 % du coût de transformation dans la limite de 3 000 €	80 % du coût de transformation dans la limite de 3 000 €
Personne physique avec RFR* (par part) compris entre 7 500 et 16 300 € sans condition de km**	500 € dans la limite de 80 % du coût de transformation	500 € dans la limite de 80 % du coût de transformation
Personne physique avec RFR* (par part) compris entre 16 300 et 26 200 € OU Personne morale	0 €	0 €

FOCUS

Classe des camionnettes

La classe dépend de la masse de référence du véhicule :

- Classe I : inférieure ou égale à 1 305 kg;
- Classe II : comprise entre 1 306 et 1 760 kg;
- Classe III : supérieure ou égale à 1 761 kg.

Pour connaître la classe du véhicule, il convient de consulter le champ G de la carte grise du véhicule et d'y ajouter 25 kg.



3.3. Surprime en lien avec les ZFE-m

En dépit de la multiplication des ZFE-m en métropole, la surprime dont bénéficiaient les personnes domiciliées ou travaillant dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et pour les personnes morales y disposant d'un établissement a été supprimée à compter du 2 décembre 2024.

3.4. Cas de remise en cause

Les véhicules ne doivent pas être cédés par l'acquéreur dans les 6 mois suivant l'acquisition, ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 km.

Dans le cas contraire, le bénéficiaire doit restituer l'aide perçue dans les trois mois qui suivent la cession du véhicule.

3.5. Modalités de la demande

La demande de la prime au retrofit est réalisée via le téléservice de la prime à la conversion. Cette demande doit être faite dans les six mois suivant la facturation de l'installation du dispositif de conversion électrique.

Le professionnel habilité qui réalise la transformation du moteur procède à l'avance de l'aide.

- Avec une distance domicile-travail supérieure à 30 km.

* RFR = Revenu fiscal de référence

** Foyers qui répondent à l'une des conditions suivantes :

- Qui effectue un nombre de kilomètres supérieur à 12 000 km/an dans le cadre de son activité professionnelle ou
- Avec une distance domicile-travail supérieure à 30 km.

FOCUS

La nouvelle impulsion donnée par la directive européenne CSRD

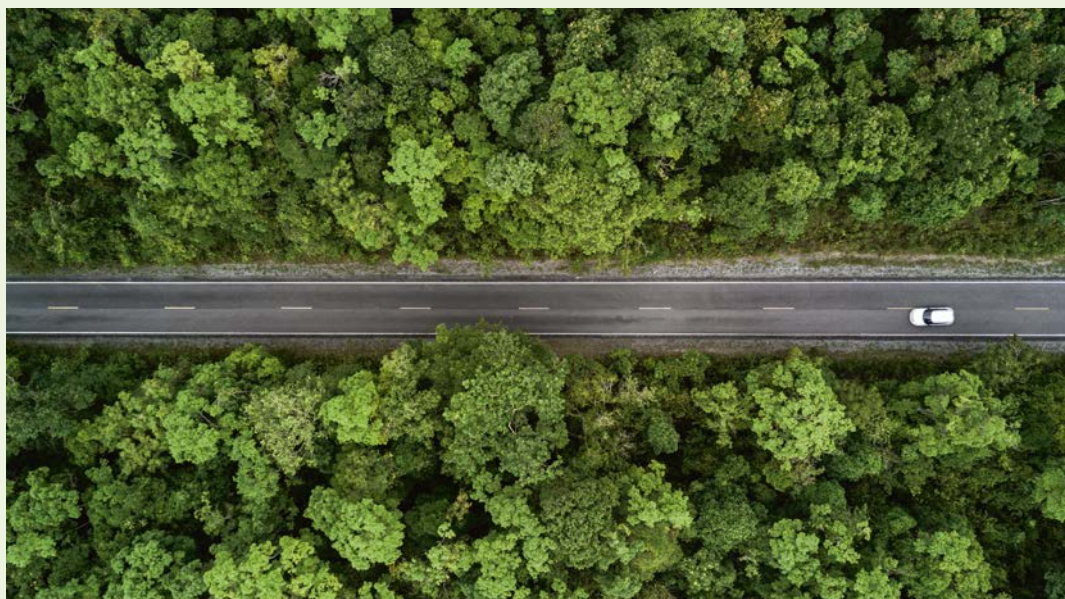
Depuis le 1^{er} janvier 2024, la nouvelle directive CSRD (« *Corporate Sustainability Reporting Directive* ») est entrée en vigueur, avec pour ambition d'amener l'information de « durabilité » au même niveau que l'information financière.

En application de cette nouvelle directive, les entreprises sont tenues de déclarer :

- Les principales incidences négatives, réelles ou potentielles, sur le climat et la population liées à leurs propres activités ainsi qu'à leur chaîne de valeur. L'impact environnemental de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants doit donc être pris en compte;
- Leur stratégie en matière de durabilité, appréciés au regard des enjeux sociaux, environnementaux et de gouvernance.

Parmi les éléments à déclarer, les entreprises concernées doivent notamment communiquer sur les émissions de CO₂ que leurs activités génèrent. Cette donnée implique nécessairement de prendre en compte les émissions carbone des parcs automobiles, la flotte de véhicules pouvant parfois représenter une part très significative du taux global d'émission de CO₂ d'une entreprise. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre doivent par ailleurs être présentés, ainsi que les moyens mis en œuvre pour y parvenir.

Cette directive CSRD devrait ainsi accélérer le verdissement des parcs automobiles sous peine que les entreprises récalcitrantes ne soient pas considérées comme socialement responsables auprès de l'opinion publique.



Cette nouvelle obligation de reporting s'applique de manière étalée selon la taille des entreprises concernées :

Entreprises concernées	Exercice de référence (1 ^{ère} année d'application)	Date du reporting
Entités d'intérêt public (EIP)* disposant de plus de 500 salariés et qui dépassent l'un de deux seuils suivants : - Chiffre d'affaires de plus de 40 M€ ou - Total de bilan de plus de 20 M€	2024	2025
Autres grandes entreprises qui dépassent 2 des 3 seuils suivants : - plus de 250 salariés - Chiffre d'affaires de plus de 40 M€ - Total de bilan de plus de 20M€	2025	2026
PME cotées sur un marché réglementé européen : toutes, à l'exception des micro-entreprises cotées qui ne dépassent pas 2 des 3 seuils suivants : - 10 employés - Chiffre d'affaires de moins de 700 K€ - Total de bilan de 350 K€	2026 (avec possibilité de report en 2028)	2027 (avec possibilité de report en 2029)
Autres grandes entreprises non-européennes : - Chiffre d'affaires d'au moins 150 M€ réalisé dans l'UE et - Au moins une succursale ou une filiale établie dans l'UE	2028	2029

Si des entreprises ne sont pas soumises à l'obligation de reporting prévue par la directive CRSD, il est à noter qu'elles peuvent néanmoins y être confrontées, par effet de cascade, si elles sont fournisseurs ou sous-traitants d'entreprises qui y sont soumises. Des collectes d'information sont donc à anticiper, de même que des recherches de sous-traitants dont la démarche bas carbone pourrait conduire à réduire l'impact environnemental de leurs donneurs d'ordre.



* Notamment les sociétés cotées sur un marché réglementé européen, les établissements de crédit ou encore les entreprises d'assurance





2.

La fiscalité de droit commun appliquée aux véhicules

Outre les taxes spécifiques liées aux véhicules, la fiscalité de droit commun connaît également un certain nombre de règles propres aux véhicules. Les deux principales ont trait aux conditions de déductibilité de la TVA et au plafonnement des amortissements déductibles en matière d'impôt sur les bénéfices.

A. La TVA

La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) est un impôt général sur la consommation, qui frappe les biens et les services et qui est supporté par le consommateur final. Ce sont les entreprises qui se chargent de collecter la TVA et de la reverser à l'État (en l'occurrence au Trésor).

Le mécanisme est le suivant :

- Les entreprises facturent de la TVA au client (on parle de « *TVA collectée* »);
- En contrepartie, elles déduisent sur cette TVA collectée la TVA qu'elles ont elles-mêmes supportée sur leurs achats auprès de leurs fournisseurs assujettis (il s'agit de la « *TVA déductible* »);
- Le solde est ensuite reversé au Trésor public.

Dès lors qu'un opérateur exerce une activité économique (réalisation à titre habituel de prestations de services ou de ventes de biens à titre onéreux), il acquiert le statut d'assujetti à la TVA et ce, quel que soit son statut juridique. Si son activité n'est pas exonérée de TVA, l'opérateur bénéficie du droit de déduire la TVA sur l'acquisition des biens et des services utiles à son activité.

Toutefois, les véhicules de tourisme ou à usage mixte, ainsi que les biens et services y afférents, font l'objet d'exclusions du droit à déduction, exclusions qui constituent des exceptions au principe général du droit à déduction.

1. CHAMP D'APPLICATION DE LA TVA

La TVA concerne la majorité des entreprises : y sont assujettis les personnes morales et travailleurs indépendants qui exercent une activité économique de vente de biens, de production ou de prestation de services. Sont en revanche exonérées de TVA certaines activités comme les activités médicales, les activités financières ou encore l'enseignement. Les opérations de vente et de location de véhicules sont taxées, de même que les prestations y afférentes.

2. CONDITIONS DE DÉDUCTIBILITÉ DE LA TVA

Par principe, la TVA supportée sur les immobilisations, les biens et les services affectés à l'exploitation est déductible. Cependant, la déductibilité de la TVA attachée aux véhicules et carburants connaît de nombreuses limitations.

2.1. Déductibilité de la TVA sur les véhicules

2.1.1. Modalités applicables pour les véhicules neufs

Concernant les véhicules :

- La TVA est déductible au titre de l'acquisition ou de la location de :
 - Véhicules utilitaires.
 - Véhicules particuliers destinés à la revente à l'état neuf, c'est-à-dire les véhicules des concessions, de démonstration.
 - Véhicules particuliers utilisés pour une activité de transport comme les taxis, les ambulances, ceux affectés de manière exclusive à une activité d'enseignement comme les véhicules acquis ou loués par les auto-écoles, les véhicules donnés en location.
 - Véhicules dits « Dérivés VP » qui ne comportent que deux places (aussi appelés véhicules de « société », « d'affaire » ou « d'entreprises »). Cette possibilité de déduction de la TVA constitue une tolérance administrative (BOI-TVA-DED-30-30-20 n° 20 à jour en date du 1^{er} février 2017)

- La TVA n'est **pas** déductible au titre de l'acquisition ou de la location de véhicules particuliers.

Les frais engagés à raison de ces véhicules suivent le même traitement que celui à retenir au titre du véhicule (maintenance, pneumatique, lubrifiants, etc.). Ces règles de déduction s'appliquent aux véhicules immobilisés, quel que soit leur mode de financement.

Dans le cas de location longue durée ou de crédit-bail, ce sont les loyers qui sont assujettis à la TVA. La récupération de la TVA sur ces loyers suit les règles de récupération afférentes à chaque type de véhicules (VP, VUL).

Un dépôt de garantie effectué dans le cadre d'un contrat de location n'est en principe pas soumis à la TVA. Néanmoins, si le dépôt de garantie est versé dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat et qu'il excède 15 % du prix d'achat TTC du véhicule, alors la fraction excédant les 15 % sera soumise à la TVA.

2.1.2. Modalités applicables pour les véhicules d'occasion

a) Vente de véhicules entre professionnels de l'automobile

Lorsqu'un professionnel de l'automobile (loueur, négociant automobile) rachète un véhicule à un négociant ou à un autre loueur, l'opération est assujettie à la TVA au taux de 20 %, calculée sur le prix total de vente ou selon un régime particulier de TVA sur marge.

Cette TVA est déductible dans les deux cas puisqu'il s'agit d'opérations entre professionnels automobiles et que les véhicules sont destinés à la revente ou à la location. Tel ne serait pas le cas entre entreprises n'opérant pas dans ce secteur.

Il en est de même lorsqu'un professionnel automobile rachète à un établissement financier un véhicule pris en crédit-bail par une entreprise.

b) Vente de véhicules par une entreprise à un professionnel de l'automobile

Lorsqu'un professionnel automobile rachète un véhicule à une entreprise pour laquelle ce véhicule constituait une immobilisation, le régime de TVA est différent pour les véhicules utilitaires légers et les voitures particulières :

- **S'agissant des véhicules utilitaires légers** : la TVA d'origine ayant été déduite, la revente par l'entreprise est assujettie à la TVA au taux en vigueur au jour de la cession. Cette TVA est déductible par l'acquéreur professionnel.

- **S'agissant des voitures particulières** : la TVA d'origine n'ayant pas été déduite, la revente par l'entreprise est exonérée de TVA.

Toutefois, l'acquéreur professionnel qui entend immobiliser le véhicule (et donc l'affecter à son activité) peut déduire une fraction de la TVA d'origine dans le cadre d'une procédure de transfert de droit à déduction. Cette fraction est égale à la TVA d'origine diminuée de 1/5ème par année civile ou fraction d'année civile écoulée depuis l'origine. Lorsque la cession dans les cinq ans est faite à un négociant automobile (dans le but de revendre le véhicule), aucune procédure de transfert de TVA déductible n'est possible. Cependant, la cession du véhicule particulier peut être volontairement soumise à la TVA par le cédant. Ce dernier bénéficiera alors d'une déduction complémentaire égale à la TVA d'origine diminuée de 1/5 par année civile ou fraction d'année civile écoulée depuis l'origine. Le cédant peut également bénéficier d'une déduction complémentaire lorsque le bien est exporté ou fait l'objet d'une livraison intracommunautaire.



FOCUS

Le traitement TVA des solutions exclusivement conçues pour les personnes handicapées

Les équipements permettant de faciliter l'accès aux véhicules ou encore la conduite pour les personnes handicapées peuvent bénéficier du taux réduit de TVA à 5,5 % (équipements limitativement énumérés au 5 de l'article 30-0 B de l'Annexe IV au CGI). En pratique, sont notamment concernés les treuils, rampes, commandes d'accélérateur à main, dispositifs d'ancrage des fauteuils, etc. L'administration fiscale admet également que le taux réduit s'applique aux frais d'installation.

Si le taux réduit était historiquement réservé aux opérations d'achat ou de vente portant sur ces équipements, son bénéfice a été étendu aux opérations de location (location avec ou sans option d'achat et crédit-bail).

L'administration fiscale précise dans sa doctrine que « pour bénéficier de ce taux réduit, les équipements soumis au taux réduit doivent être mentionnés distinctement sur la facture délivrée à l'acheteur » (BOI-TVA-LIQ-30-10-50 n° 170 à jour en date du 8 février 2023). Si aucune précision n'est apportée s'agissant d'une location, les mêmes exigences semblent également requises. Dans le cadre d'un crédit-bail, le loyer financier semble ainsi devoir être ventilé entre la fraction qui concerne le véhicule lui-même (soumise au taux normal) et celle relative aux équipements (soumise au taux réduit).



CAS PRATIQUE

Une entreprise acquiert une voiture particulière pour un montant de 24 000 € (dont 4 000 € de TVA) le 1^{er} novembre 2023 et la cède le 22 février 2025 à un loueur dans le cadre d'un rachat de parc pour 15 000 € (sans TVA).

Calcul de droit à déduction pour le loueur :

- TVA d'origine : 4 000 €;
- Nombre d'années civiles (ou fractions) écoulées entre novembre 2023 et février 2025 = 3 (2023, 2024, 2025);
- Droit à déduction de la TVA transféré au nouvel acquéreur : $4\,000 \times (5 - 3) / 5 = 1\,600$ €

Le loueur règle 15 000 € à l'entreprise et récupère 1 600 € de TVA : son coût de revient est donc de 13 400 €. C'est sur cette base que seront calculés les futurs loyers HT.

Cette déduction n'est possible que si l'entreprise fournit au loueur en complément de la facture de vente une attestation fiscale de transfert de droit à déduction de la TVA comprenant les mentions suivantes :

- Prix TTC d'origine;
- TVA d'origine;
- Date d'achat du véhicule;
- TVA non amortie à la date de la cession.

c) Vente de véhicules par un particulier à un professionnel de l'automobile

Lorsqu'un professionnel automobile rachète un véhicule à un particulier, aucune récupération de TVA n'est possible.

2.2. Déductibilité de la TVA sur les carburants

Le coefficient de déductibilité dépend :

- Du type de véhicule pour lequel le carburant est utilisé;
- De la source d'énergie utilisée.

Le tableau ci-contre présente les coefficients de déduction applicables pour les principaux carburants depuis le 1^{er} janvier 2022 :

Sources d'énergie	Type de véhicules	
	Véhicules particuliers	Véhicules utilitaires légers
Essence (SP95)	80 %	100 %
Gazole	80 %	100 %
Superéthanol E85	80 %	100 %
GNV (Gaz Naturel Véhicule)	100 %	100 %
GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié)	100 %	100 %
Gaz de pétrole à l'état gazeux	50 %	100 %
Électricité	100 %	100 %



B. L'impôt sur les bénéfices

Les principales règles propres aux véhicules en matière d'impôt sur les bénéfices concernent le régime de déductibilité des dotations aux amortissements relatifs aux voitures particulières. Il convient par ailleurs de prêter une attention particulière aux frais accessoires qu'il y a lieu de retenir pour la détermination du prix d'acquisition du véhicule à l'actif du bilan.

1. LE TRAITEMENT COMPTABLE ET FISCAL DES TAXES FRAPPANT LES VÉHICULES DE TOURISME

1.1. La TVA

La TVA supportée lors de l'acquisition du véhicule et non déduite en application des règles exposées au 2.1. du Chapitre 2 ne peut venir en minoration du résultat de l'exercice au cours duquel le véhicule a été acquis.

Cette TVA constitue au contraire des frais accessoires, pris en compte pour la détermination du prix d'acquisition du véhicule à l'actif de l'entreprise.

1.2. Les taxes à l'immatriculation

D'un point de vue comptable, les taxes à l'immatriculation peuvent constituer des frais d'acquisition du véhicule, pouvant sur option être comptabilisés soit en charges soit en immobilisation.

D'un point de vue fiscal, ces frais constituent par nature une charge immédiatement déductible, quelle que soit l'option retenue en comptabilité. Afin d'éviter des retraitements complémentaires pour la détermination de la fraction d'amortissement non déductible le cas échéant, il peut être opportun de déduire immédiatement ces taxes en comptabilité également.

1.3. Les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme constituent une charge de l'exercice au cours duquel a été utilisé le véhicule pour la détermination du résultat **comptable**.

Ces taxes ne sont cependant pas déductibles du résultat **fiscal** des entreprises et doivent être réintégrées extra-comptablement sur l'état 2058-A. Il en est ainsi que l'entreprise relève de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés.

1.4. La taxe annuelle de verdissement

Comme pour les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme, la taxe annuelle de verdissement constitue une charge prise en compte pour la détermination du résultat comptable.

Sur le plan fiscal, à ce stade aucun texte ne nous semble interdire sa déductibilité et aucun retraitement ne nous semble à effectuer.

2. LE PLAFONNEMENT DES AMORTISSEMENTS DES VOITURES PARTICULIÈRES

2.1. Champ d'application

Les charges relatives à l'exploitation d'un parc automobile sont déductibles des bénéfices imposables. Selon ce principe, les amortissements portant sur les véhicules sont en principe intégralement déductibles. Toutefois, la déductibilité fiscale des amortissements pratiqués sur les voitures particulières (véhicules de tourisme, commerciales, canadiennes ou breaks) est plafonnée.

À l'inverse, les charges autres que l'amortissement (entretien, essence, réparations...) restent déductibles sans limitation.



2. La fiscalité de droit commun appliquée aux véhicules

2.1.1. Entreprises concernées

Le plafonnement concerne toutes les entreprises et professions libérales, imposables à l'impôt sur le revenu (BIC ou BNC), ainsi que toutes les entreprises imposables à l'impôt sur les sociétés (IS).

2.1.2. Véhicules visés

a) Principe

Le mécanisme de plafonnement concerne tous les véhicules de tourisme, selon la même définition que celle retenue pour les besoins des taxes annuelles (voir 1.1.2. du Chapitre 1).

Le mode de financement est sans incidence : un véhicule de tourisme entre dans le champ du mécanisme du plafonnement, que celui-ci ait :

- Fait l'objet d'une acquisition;
- Fait l'objet d'un contrat de crédit-bail;
- Été pris en location, à l'exception des locations d'une durée inférieure à trois mois non renouvelables.

b) Exceptions

Ne sont pas soumis au mécanisme de plafonnement les véhicules suivants :

- Les véhicules utilitaires (VU);
- L'administration fiscale considère dans sa doctrine que les amortissements relatifs aux voitures « nécessaires à l'entreprise en raison de l'objet de son activité » ne font l'objet d'aucune limitation. La liste comprend notamment les activités suivantes :
 - Exploitants de taxis;
 - Ambulanciers;
 - Auto-écoles;
 - Entreprises de location de véhicules et les sociétés de crédit-bail. La déduction des loyers supportés par les locataires et crédit-preneurs est cependant plafonnée.

2.2. Mécanisme du plafonnement

Il est rappelé que les véhicules utilitaires et les voitures particulières (dont le poids total en charge est inférieur à deux tonnes) doivent être amortis selon le mode linéaire.

Pour déterminer la fraction déductible des dotations aux amortissements, il convient de distinguer quatre plafonds de déduction fiscale de l'amortissement des véhicules de tourisme selon leur taux d'émission de CO₂. Le dispositif prévoit deux grilles distinctes selon que les véhicules relèvent ou non du dispositif d'immatriculation WLTP (immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} mars 2020).

Les 4 plafonds de déduction fiscale sont les suivants :

- Prix d'acquisition plafonné à **30 000 €**;
- Prix d'acquisition plafonné à **20 300 €**;
- Prix d'acquisition plafonné à **18 300 €**;
- Prix d'acquisition plafonné à **9 900 €**.

L'administration fiscale précise dans sa doctrine (BOI-BIC-AMT-20-30-10 nos 660 et suivants) que les batteries des véhicules électriques et des véhicules hybrides ne sont pas prises en compte pour l'application du plafond de déduction fiscale sous réserve qu'elles aient :

- Fait l'objet d'une facturation séparée ou d'une mention distincte sur la facture d'achat du véhicule;
- Été inscrites distinctement à l'actif du bilan de l'entreprise et amorties de façon autonome.



2.2.1. Barèmes applicables selon le dispositif d'immatriculation

a) Barème applicable aux véhicules de tourisme relevant du dispositif d'immatriculation WLTP

Amortissement et loyers des véhicules de tourisme relevant du dispositif d'immatriculation WLTP				
Date d'acquisition par l'entreprise ou par le bailleur	Limite du prix d'acquisition excluant la déduction des amortissements ou des loyers			
	> 9 900 €	> 18 300 €	> 20 300 €	> 30 000 €
Du 01/03/2020 au 31/12/2020	> 165 g/km	≥ 50 g/km et ≤ 165 g/km	≥ 20 g/km et < 50 g/km	< 20 g/km
À compter du 01/01/2021	> 160 g/km	≥ 50 g/km et ≤ 160 g/km	≥ 20 g/km et < 50 g/km	< 20 g/km

b) Barème applicable aux véhicules de tourisme ne relevant pas du dispositif d'immatriculation WLTP

Amortissement et loyers des véhicules de tourisme ne relevant pas du dispositif d'immatriculation WLTP				
Date d'acquisition par l'entreprise ou par le bailleur	Limite du prix d'acquisition excluant la déduction des amortissements ou des loyers			
	> 9 900 €	> 18 300 €	> 20 300 €	> 30 000 €
Avant le 01/01/2017	> 200 g/km	≤ 200 g/km	non applicable	non applicable
Du 01/01/2017 au 31/12/2017	> 155 g/km	≥ 60 g/km et ≤ 155 g/km	≥ 20 g/km et < 60 g/km	< 20 g/km
Du 01/01/2018 au 31/12/2018	> 150 g/km	≥ 60 g/km et ≤ 150 g/km	≥ 20 g/km et < 60 g/km	< 20 g/km
Du 01/01/2019 au 31/12/2019	> 140 g/km	≥ 60 g/km et ≤ 140 g/km	≥ 20 g/km et < 60 g/km	< 20 g/km
Du 01/01/2020 au 31/12/2020	> 135 g/km	≥ 60 g/km et ≤ 135 g/km	≥ 20 g/km et < 60 g/km	< 20 g/km
À compter du 01/01/2021	> 130 g/km	≥ 60 g/km et ≤ 130 g/km	≥ 20 g/km et < 60 g/km	< 20 g/km

2.2.2. Modalités de calcul du plafonnement

Pour l'entreprise, le montant de la fraction de l'amortissement excédant le plafond de déduction est rigoureusement identique, que les véhicules aient été acquis ou loués.

a) En cas d'acquisition du véhicule

La fraction non déductible de l'amortissement est obtenue en appliquant à l'annuité comptable d'amortissement le rapport entre la fraction du prix d'acquisition excédant l'un des quatre plafonds sur ce prix d'acquisition.

CAS PRATIQUE

Soit un véhicule de tourisme acquis le 1^{er} janvier 2025 par une entreprise A pour un prix de 30 000 € TTC (25 000 € HT + 5 000 € de TVA). La TVA ayant grevé le prix d'acquisition n'est pas déductible. Le véhicule est donc inscrit à l'actif pour sa valeur TTC.

Ce dernier est amorti de manière linéaire sur une durée de 5 ans et le seuil de déductibilité applicable pour la limitation de la dotation aux amortissements est de 18 300 € (taux d'émission de CO₂ égal à 130 g/km).

- Résultat comptable : comptabilisation d'un amortissement d'un montant de 6 000 € (30 000 € TTC x 20 %) ;
- Réintégration extra-comptable : 2 340 € (6 000 x [(30 000 – 18 300) / 30 000]).

L'entreprise A devra donc réintégrer un montant de 2 340 € pour la détermination de son résultat imposable, soit une charge déductible de 3 660 € (6 000 – 2 340).

b) En cas de location du véhicule

Lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location d'une durée supérieure à trois mois, il convient, de la même manière, de rapporter au résultat fiscal la part d'amortissement calculée sur la fraction du prix du véhicule qui excède l'un des quatre plafonds.

Le loueur communique à son client le montant de la fraction des loyers non déductibles, nommée également « part des loyers à réintégrer ». Cette part des loyers à réintégrer est calculée de la façon suivante (étant précisé qu'un loueur déduit la TVA sur ses investissements automobiles destinés à la location) :

- L'amortissement du loueur sur la fraction non déductible est égal à l'amortissement comptable annuel pratiqué par le loueur multiplié par la fraction du prix d'acquisition excédant l'un des plafonds sur ce prix d'acquisition ;
- La part du loyer correspondant à cet amortissement non déductible s'obtient en ajoutant à celui-ci la TVA au taux prévu pour les voitures particulières (20 % en 2024).

Le législateur a voulu ainsi éviter que la limitation de la base de l'amortissement soit contournée par l'intermédiaire des locations. La neutralité recherchée entre un utilisateur propriétaire et un utilisateur locataire est donc atteinte.

A contrario, une location d'une durée inférieure à trois mois n'est pas soumise à cette limite de déduction.



CAS PRATIQUE

Une entreprise B exerçant la même activité que l'entreprise A loue un véhicule similaire, acquis par le bailleur pour un prix identique (30 000 € TTC). La TVA étant récupérable pour les biens donnés en location, le prix de revient amortissable chez le bailleur correspond au prix d'acquisition hors taxe. La fraction de loyer non déductible chez le locataire est égale à l'amortissement pratiqué par le bailleur pour la fraction du prix d'acquisition excédant le seuil de déductibilité applicable.

- Dotation annuelle pratiquée par le bailleur : 5 000 € (25 000 € HT x 20 %) ;
- Montant de l'amortissement correspondant à la fraction du prix d'acquisition excédant le seuil de déductibilité : 1 950 € ($5\,000 \times [(30\,000 - 18\,300) / 30\,000]$). Sans ajustement, le locataire devrait donc réintégrer une fraction de loyer d'un montant moindre que la fraction d'amortissement qui aurait été non déductible s'il avait acquis et non loué le véhicule (2 340 €). C'est pour cette raison qu'il convient d'appliquer au montant obtenu la TVA au même taux que celui appliqué au prix d'acquisition (20 %).
- Application de la TVA : $1\,950 + 1\,950 \times 20\% = 2\,340$ €.

Par cet ajustement, l'entreprise B va donc constater une charge déductible d'un montant identique à celle constatée par l'entreprise A pour la détermination de leur résultat fiscal respectif.

FOCUS

Points spécifiques

Règle du prorata temporis

Quel que soit le mode de financement du véhicule (achat ou location) et pour les véhicules dont la mise à disposition a eu lieu en cours d'année, l'entreprise doit appliquer la règle du prorata temporis, en fonction du nombre de jours de détention ou d'utilisation, sur la base d'une année de 360 jours (mois compté pour 30 jours).

Véhicules décomposés

Lorsque les véhicules font l'objet d'une décomposition, la limitation de la déduction de l'amortissement s'applique aussi bien à la structure qu'aux composants identifiés, mais elle ne concerne pas les composants remplacés. Par ailleurs, il convient de rappeler que pour les biens décomposés, la durée d'amortissement comptable n'est plus définie par référence aux usages fiscaux et correspond à la durée d'utilisation réelle du bien. Enfin, la base amortissable n'est pas nécessairement la même comptablement et fiscalement, dans la mesure où la base amortissable en comptabilité est minorée de la valeur résiduelle du bien.

3. LE MÉCANISME DE SURAMORTISSEMENT EN FAVEUR DE L'ACQUISITION DE VÉHICULES PEU POLLUANTS

Les entreprises qui acquièrent un véhicule lourd peuvent pratiquer une déduction exceptionnelle appelée « suramortissement » sur leur résultat imposable. Cette déduction est applicable pour les acquisitions réalisées jusqu'au 31 décembre 2030 en l'état actuel des textes.

Le mécanisme de suramortissement est également étendu aux opérations de « retrofit », qui consiste à transformer un véhicule à motorisation thermique en véhicule dont la source d'énergie est l'électricité ou l'hydrogène.

2. La fiscalité de droit commun appliquée aux véhicules

Depuis le 1^{er} janvier 2025, l'assiette du suramortissement liée à l'acquisition de véhicules neufs utilisant exclusivement l'électricité ou l'hydrogène est limitée aux seuls coûts supplémentaires supportés par l'entreprise. En contrepartie de cette restriction d'assiette, les taux de suramortissement sont augmentés.

Cette modification vise à adapter la loi française à la réglementation européenne en matière d'aides d'État.

3.1. Champ d'application du dispositif

3.1.1. Entreprises concernées

a) Régime d'imposition

Seules les entreprises suivantes peuvent prétendre au bénéfice du dispositif :

- Les sociétés soumises à l'impôt sur les sociétés, quelles que soient leur forme et leur activité;
- Les entreprises relevant de l'impôt sur le revenu :
 - Imposées selon un régime réel d'imposition;
 - Exerçant une activité industrielle, commerciale, artisanale ou agricole.

b) Modalités d'acquisition

Outre les entreprises qui acquièrent leur véhicule, les entreprises qui prennent en crédit-bail ou en location avec option d'achat un véhicule éligible peuvent, elles aussi, pratiquer ce suramortissement. En revanche, les entreprises prenant à bail un véhicule dans le cadre d'une location classique, ne peuvent pas bénéficier de ce dispositif de faveur, cette faculté étant réservée au propriétaire juridique du véhicule.

3.1.2. Véhicules éligibles

a) Source d'énergie

Le suramortissement s'applique aux véhicules lourds dont le poids total en charge (PTAC) est supérieur ou égal à 2,6 tonnes qui utilisent exclusivement une ou plusieurs des énergies suivantes :

- **Le gaz naturel** pour les véhicules, le gaz naturel liquéfié, le biométhane carburant;
- **L'ED95** composé d'un minimum de 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole;

- **L'énergie électrique;**
- **L'hydrogène;**
- **La combinaison de gaz naturel et de gazole** nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant de type 1A;
- **Le B100** composé 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.

FOCUS

Les véhicules éligibles en pratique

Les véhicules éligibles sont ceux dont le certificat d'immatriculation mentionne l'une des abréviations suivantes : GN, NE, NH, ET, EL, H2, HE, HH.

b) État du véhicule

Seuls les véhicules acquis à l'état neuf peuvent faire l'objet de ce suramortissement. Les véhicules d'occasion au moment de leur acquisition par l'entreprise sont exclus du dispositif.

3.2. Assiette du suramortissement

Pour les véhicules utilisant exclusivement l'électricité ou l'hydrogène :

À compter du 1^{er} janvier 2025, l'assiette du suramortissement correspond aux « coûts supplémentaires », hors frais financiers, liés à l'acquisition des véhicules neufs.

Les coûts supplémentaires sont déterminés par la différence entre la valeur d'origine de ces véhicules et la valeur d'origine des véhicules de la même catégorie qui utilisent une énergie autre que l'électricité et l'hydrogène. Les deux valeurs d'origine s'entendent hors frais financiers.

Pour les véhicules pris en location dans le cadre d'un crédit-bail ou d'un contrat de location avec option d'achat, la déduction est déterminée dans les mêmes conditions.

Pour les autres véhicules :

L'assiette du suramortissement correspond à la valeur d'origine des véhicules acquis neufs.

3.3. Les taux de suramortissement applicables

Le taux du suramortissement varie en fonction du PTAC du véhicule, de sa date d'acquisition et de son carburant.

Le tableau ci-après récapitule les taux applicables :

Date d'acquisition ou de conclusion du contrat	Carburants utilisés	Poids total autorisé en charge (PTAC en tonnes)		
		≥ 2,6 et < 3,5	≥ 3,5 et ≤ 16	> 16
Du 01/01/2016 au 31/12/2018	- gaz naturel - biométhane carburant - carburant ED95 (composé d'un minimum de 90 % d'alcool d'origine agricole)	Inéligibilité	40 %	40 %
Du 01/01/2019 au 31/12/2030	- gaz naturel - biométhane carburant - carburant ED95 (composé d'un minimum de 90 % d'alcool d'origine agricole) + à compter du 01/01/2020 - mélange de gazole et gaz naturel (« dual fuel type 1A ») - carburant B100	20 %	60 %	40 %
Du 01/01/2019 au 31/12/2024	- énergie électrique - hydrogène	20 %	60 %	40 %
Du 01/01/2025 au 31/12/2030		40 %*	115 %*	75 %*

3.4. Respect de la réglementation européenne

Il est à noter que l'économie de trésorerie résultant de l'application du mécanisme de suramortissement est par principe à retenir pour l'appréciation du plafond des aides *de minimis* (encadrées par le règlement UE/2023/2831 du 13 décembre 2023), plafond qui s'établit par principe à 300 000 euros sur trois exercices fiscaux glissants (seuil pour tous les secteurs sauf exceptions).

Cela étant, le dispositif de suramortissement applicable depuis le 1^{er} janvier 2025 aux véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité ou à l'hydrogène relève de l'article 36 ter du règlement UE/651/2014 de la commission du 17 juin 2014. Sous réserve du respect des conditions prévues par cet article, l'aide accordée pour ces véhicules est considérée comme compatible avec le marché intérieur et n'est pas à retenir dans le plafond des aides *de minimis*.

* La déduction n'est assise que sur les seuls coûts supplémentaires

FOCUS

La prise en compte du suramortissement

Le suramortissement ne donne lieu à aucune écriture comptable, pas même à la comptabilisation d'un amortissement dérogatoire puisqu'il n'impacte pas le résultat comptable de l'entreprise. Il doit donc être constaté uniquement de manière extra-comptable sur l'imprimé n°2058-A (déduction ligne XG de la fraction de suramortissement acquise au titre de l'exercice).

En cas de cession du véhicule, la déduction est acquise à l'entreprise à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, calculés prorata temporis.

4. LE MÉCANISME DE SURAMORTISSEMENT EN FAVEUR DES OPÉRATIONS DE « RÉTROFIT »

Depuis le 1^{er} janvier 2024, le mécanisme de suramortissement est également étendu aux opérations de « retrofit », qui consiste à transformer un véhicule à motorisation thermique en véhicule dont la source d'énergie est l'électricité ou l'hydrogène.

4.1. Entreprises concernées

a) Régime d'imposition

Les entreprises éligibles sont les mêmes que celles dans le périmètre du dispositif de suramortissement historique :

- Les sociétés soumises à l'impôt sur les sociétés, quelles que soient leur forme et leur activité;
- Les entreprises relevant de l'impôt sur le revenu :
 - Imposées selon un régime réel d'imposition;
 - Exerçant une activité industrielle, commerciale, artisanale ou agricole.

b) Opérations éligibles

Le suramortissement s'applique aux entreprises :

- Qui font procéder à la transformation d'un véhicule thermique en véhicule à motorisation électrique ou hydrogène ;
- Qui procède à la première acquisition d'un véhicule qui a fait l'objet d'une telle transformation en prévision de sa revente. Les opérations de crédit-bail et de location avec option d'achat sont également éligibles.

Les transformations ou les contrats doivent être conclus à compter du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2030 pour être éligibles.

Il est cependant à noter que le cumul des dispositifs de suramortissement est expressément interdit : un véhicule qui aurait ouvert au droit à une déduction exceptionnelle au titre de son acquisition neuve ne peut pas bénéficier d'une seconde déduction au titre d'un retrofit ultérieur.

4.2. Les taux de suramortissement applicables

Le taux du suramortissement de 20 %, 40 % ou 60 % varie en fonction du PTAC du véhicule :

Date transformation / conclusion du contrat	Poids total autorisé en charge (PTAC en tonnes)		
	≥ 2,6 et < 3,5	≥ 3,5 et ≤ 16	> 16
Du 01/01/2024 au 31/12/2030	20 %	60 %	40 %

En cas de transformation, la déduction est assise sur le coût, hors frais financiers, de la transformation des véhicules affectés à l'activité de l'entreprise et inscrits à l'actif immobilisé.

Enfin, il est à noter que l'économie de trésorerie résultant l'application du mécanisme de suramortissement pour des opérations de retrofit relève de l'article 36 ter du règlement UE/651/2014 de la commission du 17 juin 2014. Sous réserve du respect des conditions prévues par cet article, l'aide accordée pour ces opérations est considérée comme compatible avec le marché intérieur et n'est pas à retenir dans le plafond des aides *de minimis*.



5. LE RÉGIME FISCAL DES PLUS OU MOINS-VALUES DE CESSON

Le traitement fiscal de la plus ou moins-value constatée à l'occasion de la cession d'un véhicule, ou plus généralement de sa sortie de l'actif immobilisé, dépend du régime fiscal de l'entreprise.

5.1. Entreprises relevant de l'impôt sur le revenu

5.1.1. Traitement de la plus-value

Pour la détermination du prix de revient du véhicule cédé, la fraction d'amortissement non déductible, car excédant le plafond de déduction (voir point 2. du Chapitre 2), doit malgré tout être retenue.

Les modalités applicables dépendent de la durée de détention du véhicule à la date de la cession :

- **Si le véhicule a été détenu moins de deux ans :** la plus-value de cession est comprise dans le résultat imposable dans les conditions et au taux de droit commun;
- **Si le véhicule a été détenu plus de deux ans :** la plus-value fait l'objet de deux traitements distincts :
 - Elle est comprise dans le résultat imposable à hauteur des amortissements fiscalement déduits;
 - L'excédent est considéré comme une plus-value à long terme soumise à un taux forfaitaire de 30 % (12,8 % au titre de l'impôt sur le revenu, 17,2 % au titre des prélèvements sociaux).

5.1.2. Traitement de la moins-value

La moins-value de cession est comprise dans le résultat imposable dans les conditions et au taux de droit commun, quelle que soit la durée de détention du véhicule cédé.

CAS PRATIQUE

Comparons les effets du plafonnement chez une entreprise qui a acquis un véhicule soumis à une limitation de déductibilité à 9 900 € et chez une entreprise qui a acquis un véhicule soumis à une limitation de déductibilité à 30 000 € :

- Soit une entreprise A qui a acquis un véhicule de tourisme neuf le 1^{er} juillet 2023 pour 30 000 € TTC. Le taux de CO₂ émis est de 120 g/km et le véhicule a été amorti sur cinq ans selon le mode linéaire. Le véhicule est cédé le 1^{er} novembre 2025 pour 25 000 €;
- Soit une entreprise B qui a acquis et cédé au même moment et au même prix un véhicule dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur à 20 g/km (véhicule électrique).

Étape 1 : Calcul des amortissements comptables et fiscaux au titre des exercices 2023 à 2025

Chez l'entreprise A : La déduction fiscale des dotations aux amortissements n'est déductible qu'à hauteur d'un prix d'acquisition de 18 300 € (soit 3 660 € pour un exercice plein).

	Résultat comptable	Réintégration extra-comptable	Résultat fiscal
Amortissements constatés en 2023	3 000 (30 000 x 20 %) x 6 / 12	1 170 [3 000 x [(30 000 – 18 300) / 30 000]]	1 830 3 000 – 1 170
Amortissements constatés en 2024	6 000 (30 000 x 20 %)	2 340 [6 000 x [(30 000 – 18 300) / 30 000]]	3 660 6 000 – 2 340
Amortissements constatés en 2025	5 000 (30 000 x 20 %) x 10 / 12	1 950 [5 000 x [(30 000 – 18 300) / 30 000]]	3 050 5 000 – 1 950
Total des amortissements pratiqués :	14 000	5 460	8 540

Chez l'entreprise B : La déduction fiscale des dotations aux amortissements ne fait l'objet d'aucune limitation (pas d'effet de plafonnement).

	Résultat comptable	Réintégration extra-comptable	Résultat fiscal
Amortissements constatés en 2023	3 000 (30 000 x 20 %) x 6 / 12	-	3 000
Amortissements constatés en 2024	6 000 (30 000 x 20 %)	-	6 000
Amortissements constatés en 2025	5 000 (30 000 x 20 %) x 10 / 12	-	5 000
Total des amortissements pratiqués :	14 000		14 000

Étape 2 : Calcul du prix de revient fiscal du véhicule de tourisme

Prix de revient fiscal = Prix d'acquisition – totalité des amortissements pratiqués, y compris ceux non déduits fiscalement

Quelle que soit l'entreprise considérée, le prix de revient fiscal est identique :

$$30\,000 - 14\,000 = \underline{16\,000\,€}$$

Étape 3 : Calcul de la plus ou moins-value fiscale constatée sur le véhicule de tourisme

Plus-value fiscale = Prix de cession - prix de revient fiscal

Quelle que soit l'entreprise considérée, la plus-value fiscale est identique :

$$25\,000 - 16\,000 = \underline{9\,000\,€}$$

Étape 4 : Régime fiscal de la plus-value

Chez l'entreprise A :

- A hauteur des amortissements déduits pour la détermination du résultat fiscal, soit 8 540 € : plus-value « à court terme » taxable au taux et dans les conditions de droit commun;
- Pour l'excédent, soit 460 € [9 000 – 8 540] : plus-value « à long terme » taxable au taux de 30 % (12,8 % au titre de l'impôt sur le revenu, 17,2 % au titre des prélèvements sociaux).

Chez l'entreprise B : la plus-value (9 000 €) étant inférieure au montant des amortissements pratiqués sur le plan fiscal (14 000 €), l'intégralité de celle-ci est taxable au taux et dans les conditions de droit commun.

L'entreprise B a ainsi constaté une diminution supplémentaire de sa base taxable de l'ordre de 5 460 € (14 000 – 8 540) à raison de la déductibilité intégrale des amortissements constatés entre 2023 et 2025.

L'incidence de la répartition de la plus-value entre le régime du court terme (plus-value à hauteur des amortissements pratiqués sur le plan fiscal) et du long terme (plus-value excédant ces mêmes amortissements) dépend quant à elle de la tranche d'impôt sur le revenu à laquelle est soumise l'entreprise considérée. Le régime du long terme (taux forfaitaire à 30 %) est ainsi plus avantageux dans l'hypothèse où l'entreprise est soumise, dans les conditions de droit commun, à un taux moyen d'impôt sur le revenu supérieur à ce taux.

En termes de trésorerie, il est cependant préférable de diminuer sa base d'imposition immédiatement par le jeu des amortissements plutôt que de bénéficier **potentiellement** d'un taux de taxation moindre d'une fraction de la plus-value au moment de la cession.



5.2. Entreprises relevant de l'impôt sur les sociétés

Les plus et moins-values de cession de véhicules concourent à la détermination du résultat fiscal soumis au taux de droit commun (plus-values taxables et moins-values déductibles du résultat soumis à

l'impôt sur les sociétés).

De la même manière que pour les entreprises non soumises à l'IS, le prix de revient fiscal des véhicules de tourisme correspond au prix d'acquisition diminué de la totalité des amortissements pratiqués, y compris ceux non déduits fiscalement

C. La contribution économique territoriale

La contribution est composée de deux sous-éléments :

- La cotisation foncière des entreprises (CFE), assise sur la valeur foncière des immeubles exploités par les entreprises en France et collectée au seul profit des communes;
- La cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée produite. Son taux est fixé à l'échelon national, selon un barème progressif en fonction du chiffre d'affaires.

La valeur locative des véhicules a deux incidences :

- Elle est prise en compte dans l'assiette de la CVAE : les loyers afférents à des véhicules pris en location pour une durée de plus de six mois (inscrits en compte 613) ne sont en effet pas déductibles de la valeur ajoutée, tout comme les redevances de crédit-bail, les dotations aux amortissements et les frais financiers pour ceux qui sont crédit-preneurs ou propriétaires de leurs véhicules.

En revanche, les autres charges non assimilables à des loyers viennent en minoration de la valeur ajoutée.

- Elle a un impact sur le plafonnement de la CET, pour les entreprises qui peuvent en bénéficier.









3.

L'utilisation d'un véhicule
par le salarié

L'utilisation d'un véhicule par un salarié dans un cadre professionnel soulève de multiples questions : la mise à disposition d'un véhicule peut constituer un avantage en nature – c'est-à-dire un revenu – qui fait l'objet de plusieurs méthodes d'évaluation ; les trajets effectués par un salarié avec son propre véhicule peuvent être indemnisés par son employeur ; des événements imputables à un salarié tels qu'un accident ou une infraction routière peuvent impliquer l'employeur. Nous faisons ici le point sur les incidences de l'utilisation d'un véhicule automobile par le salarié.

A. L'avantage en nature véhicule

1. LES SITUATIONS CONCERNÉES

L'utilisation à titre privé (week-end, vacances, etc.) par un salarié d'un véhicule mis à sa disposition par l'employeur, à titre gratuit ou pour un coût inférieur à sa valeur réelle, constitue un avantage en nature assimilable à un revenu. Cet avantage doit être intégré à l'assiette des cotisations sociales et est soumis à l'impôt sur le revenu.

Le niveau des cotisations et contributions sociales fluctue selon la rémunération en cause, notamment du fait du plafonnement d'assiette de nombreuses cotisations, de taux variables selon les entreprises (par exemple en matière de régimes de frais de santé et de prévoyance) et de dispositifs de réduction de cotisations.

Un avantage en nature correspond ainsi à la four-niture ou la mise à disposition au salarié par l'em-
ployeur d'un bien ou d'un service, que ce salarié peut utiliser à des fins privées. Ceci lui permet de réaliser l'économie de frais qu'il aurait dû normale-
ment supporter comme consommateur. L'usage privé d'un véhicule confié par un employeur constitue l'un des avantages en nature les plus courants.

Toutes les situations ne génèrent pas un tel avantage. Ainsi, si un véhicule est mis à la disposition d'un salarié pour des trajets professionnels uniquement (travail – travail), aucun avantage en nature ne doit être constaté. Il est nécessaire alors que l'employeur indique sur un document que ce véhicule est réservé à un usage seulement professionnel (règlement in-
térieur, note, contrat de travail, etc.). Dans cette situation, le véhicule est restitué chaque soir, avant le week-end et avant les congés.

Il en est de même si le salarié utilise un véhicule de l'entreprise pour les seuls trajets domicile – travail si

ce véhicule est nécessaire à son activité profession-
nelle, et si le salarié ne peut pas utiliser les transports en commun, soit parce que ces trajets ne sont pas desservis ou sont mal desservis, soit en raison de conditions ou d'horaires de travail particuliers. La résidence du salarié ne doit pas avoir été fixée en un lieu anormalement éloigné du lieu de travail par convenance personnelle. Le salarié doit également se voir interdire par écrit l'utilisation du véhicule pendant le repos hebdomadaire et les périodes de congés. Ainsi, pour caractériser un avantage en nature, le salarié doit **pouvoir utiliser le véhicule pendant son repos hebdomadaire et/ou ses congés.**

Cet usage privé est alors valorisé et ajouté aux sa-
laire pour l'application des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu.

Sous réserve de l'inscription en comptabilité sous une forme explicite de leur nature et de leur valeur, les charges représentatives des avantages en nature accordés aux salariés sont déductibles du bénéfice imposable (dépenses liées aux véhicules, charges sociales calculées sur la valeur de l'avantage en nature, etc.).

2. COMMENT ÉVALUE-T-ON L'AVANTAGE EN NATURE ?

L'évaluation de l'avantage en nature résidant dans l'utilisation à titre privé d'un véhicule ayant par ailleurs un usage professionnel répond aux mêmes règles d'un point de vue fiscal et de la sécurité sociale. Elle est effectuée sur la base des dépenses réellement engagées ou bien, sur option de l'employeur le plus souvent retenue, d'un forfait annuel, (l'évaluation afférente à un véhicule à usage exclusivement per-
sonnel n'est pas abordée).

Deux méthodes de valorisation de l'avantage en nature véhicule peuvent être retenues : l'une basée sur les dépenses réelles d'utilisation du véhicule, l'autre sur un forfait. Le montant obtenu correspond à la valeur brute de l'avantage en nature, à l'assiette des cotisations sociales.

L'employeur n'a pas l'obligation d'appliquer la même méthode de calcul pour l'ensemble de son parc automobile : il peut valoriser une partie de son parc selon l'évaluation forfaitaire et l'autre partie selon l'évaluation réelle des dépenses. Néanmoins, lorsqu'un choix est fait pour un salarié donné, il vaut pour une année entière.

2.1. Évaluation de l'avantage en nature selon les dépenses réelles

La valeur annuelle de l'avantage en nature est évaluée comme suit :

$$Z \times \text{Nombre de km parcourus à titre privé sur l'année}^*$$

$$\text{Total des km parcourus sur l'année}^*$$

a) Dans le cas d'un véhicule acheté

$Z = 20\%$ du coût d'achat TTC réglé par l'employeur (ou 10% si le véhicule a plus de 5 ans) + l'assurance + les frais d'entretien TTC.

Lorsque le véhicule est acheté en cours d'année, il convient de mensualiser la base de calcul ainsi obtenue, puis de la multiplier par le nombre de mois de détention du véhicule.

Si l'employeur prend en charge le carburant, il est nécessaire d'ajouter au total obtenu, les frais réels du carburant utilisé pour l'usage privé du véhicule.

b) Dans le cas d'un véhicule loué ou financé en crédit-bail

$Z =$ le coût global annuel TTC de la location + les frais d'entretien TTC + l'assurance.

Là encore, si l'employeur prend en charge le carburant, il est nécessaire d'ajouter au total obtenu, les frais réels du carburant utilisé pour l'usage privé du véhicule.

FOCUS

Que recouvrent les frais accessoires ?

Pour l'administration, les frais d'entretien couvrent les frais courants (vidange, changement de pneus, etc.) mais non les frais de remise en état consécutifs à un sinistre.

En matière fiscale, les frais de réparation doivent être pris en compte dans le calcul de l'avantage en nature lorsqu'ils ont le caractère de dépenses amortissables.

Les frais d'assurance correspondent au coût de l'assurance réellement supporté par l'employeur (quels que soient les risques pour lesquels il est assuré). Dans le cas où l'employeur ne pourrait individualiser le coût de l'assurance (en cas d'assurance couvrant une flotte entière de véhicules par exemple), il peut retenir un coût moyen.

* ou pendant la durée de mise à disposition du véhicule au cours de l'année

CAS PRATIQUES

Calcul de l'avantage en nature selon la méthode des dépenses réelles dans le cas d'un véhicule acheté en cours d'année

En cas de mise à disposition en cours d'année, que le véhicule soit acheté, loué ou pris en location avec option d'achat, l'évaluation doit être « proratisée » en fonction du nombre de mois de mise à disposition. En cas de mois incomplet, le mois entier est pris en compte.

Prenons un véhicule qui a été acheté neuf au mois de mai 2024 pour un prix remisé de 24 500 € TTC. Le salarié a parcouru 12 800 km sur l'année 2024, dont 6 000 km à titre personnel. Le coût de l'entretien et de l'assurance entre l'acquisition du véhicule et la fin d'année est de 850 € TTC. Le coût annuel de carburant payé par l'employeur est de 1 300 €. Proratisation de l'avantage en fonction du nombre de mois pendant lesquels le véhicule a été utilisé : $(20 \% \times 24\,500) \times 8/12 + 850 + 1\,300 = 5\,416$ €.

Montant proratisé en fonction du rapport « kilométrage privé / kilométrage total » : $5\,416 \times 6\,000/12\,800 = 2\,539$ €. L'avantage en nature annuel s'élève à 2 539 €.

En pratique, les avantages en nature sont décomptés en paie chaque mois, pour la valeur de leur montant mensuel.

Calcul de l'avantage en nature selon la méthode des dépenses réelles dans le cas d'un véhicule loué en début d'année

Prenons un véhicule loué par une société sur 48 mois et 100 000 km, entretien et assurance compris pour un coût mensuel de 450 € TTC par mois ou 5 400 € TTC par an. Le carburant est également payé par l'employeur pour un coût annuel de 2 500 €. Le salarié a parcouru 25 000 km sur l'année, dont 11 000 km à titre personnel. Prorata « kilométrage privé / kilométrage total » : $11\,000 / 25\,000 = 44 \%$. Montant de l'avantage en nature proratisé en fonction du rapport « kilométrage privé / kilométrage total » : $5\,400 \times 44 \% = 2\,376$ €.

Montant proratisé incluant la dépense de carburant utilisé pour un usage privé : $2\,376 + (2\,500 \times 44 \%) = 3\,476$ €.

L'avantage en nature calculé selon cette méthode s'élève à 3 476 € pour une année. Il est ajouté aux autres éléments de salaires pour former l'assiette des cotisations sociales.

2.2. Évaluation forfaitaire de l'avantage en nature

Par alternative à une valorisation de l'avantage en nature sur la base des dépenses réelles, il est possible de retenir un forfait.

Ces forfaits ont été substantiellement revalorisés pour les véhicules thermiques ou hybrides mis à la disposition de salariés depuis le 1^{er} février 2025, en vertu d'un arrêté ministériel du 25 février 2025 publié au Journal Officiel le 28 février 2025.

a) Dans le cas d'un véhicule acheté

• Véhicules mis à la disposition de salariés avant le 1^{er} février 2025

Pour les véhicules mis à la disposition de salariés le 31 janvier 2025 au plus tard, l'avantage en nature est évalué sur la base de 9 % du coût d'achat pour un véhicule de 5 ans et moins. Ce taux est ramené à 6 % si le véhicule a plus de 5 ans.

Le coût d'achat correspond au prix réel TTC – rabais compris – réglé par l'entreprise.

La valeur obtenue correspond à l'avantage annuel.

Lorsque le véhicule est acheté ou mis à disposition en cours d'année, il convient de mensualiser la base de calcul ainsi obtenue et de la multiplier par le nombre de mois de détention du véhicule. En pratique, l'avantage en nature est mensualisé, décompté en paie chaque mois.

Lorsque l'employeur prend en charge le carburant, il doit ajouter les frais de carburant utilisé pour l'usage privé du véhicule à la valeur de l'avantage. Il a alors le choix entre :

- Ajouter les frais réels de carburant à usage privé (sur la base des factures); **ou**
- Calculer un forfait intégral prenant en compte le coût du véhicule et les frais de carburant. Dans ce dernier cas, l'avantage en nature total est calculé sur la base de 12 % du coût d'achat du véhicule. Ce taux est ramené à 9 % si le véhicule a plus de 5 ans.

● **Véhicules mis à la disposition de salariés depuis le 1^{er} février 2025**

En vertu de l'arrêté ministériel du 25 février 2025, les véhicules mis à la disposition de salariés depuis le 1^{er} février 2025 donnent lieu au décompte d'un

avantage en nature évalué à **15 % du coût d'achat TTC** pour un véhicule de 5 ans et moins. Ce taux est ramené à 10 % si le véhicule a plus de 5 ans.

Lorsque l'employeur prend en charge le carburant, il peut :

- Soit ajouter à la valeur de l'avantage en nature les frais de carburant lié à un usage privé;
- Soit retenir au titre de l'avantage en nature annuel total une valeur égale à **20 %** du coût d'achat du véhicule. Ce taux est ramené à 15 % si le véhicule a plus de 5 ans.

b) Dans le cas d'un véhicule loué ou financé en crédit-bail

● **Véhicules mis à la disposition de salariés avant le 1^{er} février 2025**

Pour les véhicules mis à la disposition de salariés le 31 janvier 2025 au plus tard, l'avantage en nature est évalué sur la base de **30 %** du coût global annuel de la location TTC, de l'entretien TTC et de l'assurance. La valeur obtenue correspond à l'avantage annuel. Lorsque le véhicule est acheté ou mis à disposition en cours d'année, il convient de mensualiser la base de calcul ainsi obtenue et de la multiplier



3. L'utilisation d'un véhicule par le salarié

par le nombre de mois de détention du véhicule. En pratique, l'avantage en nature est mensualisé, décompté en paie chaque mois.

Lorsque l'employeur prend en charge le carburant, il doit ajouter les frais de carburant utilisé pour l'usage privé du véhicule à la valeur de l'avantage. Il a alors le choix entre :

- Ajouter les frais réels de carburant à usage privé (sur la base des factures); **ou**
- Calculer un forfait intégral prenant en compte le coût du véhicule et les frais de carburant. Dans ce dernier cas, l'avantage en nature total est calculé sur la base de 40 % du coût global annuel TTC comprenant les coûts de la location, de l'entretien, de l'assurance et du carburant utilisé à des fins professionnelles et personnelles.

● **Véhicules mis à la disposition de salariés depuis le 1^{er} février 2025**

En application de l'arrêté ministériel du 25 février 2025, les véhicules mis à la disposition de salariés depuis le 1^{er} février 2025 donnent lieu au décompte d'un avantage en nature évalué à 50 % du coût global annuel de la location TTC, de l'entretien TTC et de l'assurance.

Si l'employeur finance les frais de carburant à usage privé, il peut ajouter la valeur réelle de ces frais au montant de l'avantage en nature ou bien retenir une valeur globale de cet avantage en nature égale à **67 % du coût global de location TTC**, d'entretien TTC, d'assurance et de carburant.

Quelle que soit la date de mise à disposition du véhicule, dans l'hypothèse d'un véhicule loué, l'évaluation de l'avantage en nature est plafonnée à la valeur de cet avantage qui aurait été retenue si le même véhicule avait été acheté.

● **Observation commune**

Dans l'hypothèse d'un véhicule loué, l'évaluation de l'avantage en nature est plafonnée à la valeur de cet avantage telle qu'elle aurait été retenue si le même véhicule avait été acheté. Cette règle ne découle d'aucune disposition légale ou réglementaire mais d'une simple tolérance administrative, susceptible donc de révision. Le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale précise que ce principe, en vigueur avant l'arrêté du 25 février 2025, demeure applicable quelle que soit la date de mise à disposition du véhicule.



FOCUS

Quelle date de référence retenir ?

L'arrêté du 25 février 2025 fixe des règles d'évaluation des avantages en nature véhicules différentes selon que le véhicule ait été « mis à disposition » avant ou depuis le 1^{er} février 2025.

Cette notion a été précisée par le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale.

La date de référence retenue pour déterminer les règles applicables correspond à la date de mise à disposition effective d'un véhicule à un salarié donné, de façon individuelle.

C'est pourquoi un véhicule acheté ou loué avant le 1^{er} février 2025 mais confié à un salarié au mois de février ou mars 2025 donne lieu à l'application des nouvelles règles de valorisation de l'avantage en nature.

De même, en présence d'un véhicule mis à la disposition d'un salarié A avant le 1^{er} février 2025 qui est ensuite confié à un salarié B de la même entreprise après le 1^{er} février 2025, les règles de valorisation en vigueur depuis le 1^{er} février 2025 s'appliquent pour le salarié B.

FOCUS

La généralisation de la méthode d'évaluation forfaitaire

Deux circonstances conduisent la très grande majorité des entreprises à retenir la méthode d'évaluation forfaitaire.

D'une part, le calcul de l'avantage en nature selon les dépenses réelles implique de justifier l'ensemble des dépenses (location, entretien, etc.) ainsi que les kilomètres professionnels parcourus par le salarié et le kilométrage total du véhicule. Le kilométrage privé s'apprécie par différence entre le kilométrage total et le kilométrage professionnel.

Par ailleurs, il est souvent difficile pour l'employeur

de prouver l'absence de financement par ses soins du carburant utilisé à titre privé, un salarié pouvant effectuer en semaine un plein de carburant utilisé le week-end.

Dès lors, l'évaluation selon les dépenses réelles est complexe, ou du moins implique une gestion administrative lourde.

En cas de contrôle de l'Urssaf, si l'employeur ne peut justifier les dépenses réellement engagées ou bien n'établit pas l'impossibilité absolue pour un salarié de faire financer de fait une dépense de carburant privé par l'entreprise, l'avantage en nature est automatiquement évalué suivant la règle du calcul forfaitaire applicable en cas de financement du carburant privé par l'employeur.

D'autre part, l'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature pour un véhicule en location reste, en tout état de cause, toujours plafonnée au niveau de celle qui résulte de la règle applicable au véhicule acheté. Le Bulletin Officiel de la Sécurité sociale a confirmé ce principe y compris depuis l'entrée en vigueur des nouvelles règles de valorisation des avantages en nature.

Cela rend la location longue durée souvent avantageuse pour le calcul des avantages en nature (la méthode d'évaluation sur la base du coût d'achat est presque toujours plus favorable pour un véhicule thermique) et la méthode forfaitaire très simple à gérer.



CAS PRATIQUES

Calcul de l'avantage en nature selon la méthode forfaitaire dans le cas d'un véhicule acheté en cours d'année – mise à disposition avant le 1^{er} février 2025

Reprenons l'exemple du salarié à qui un véhicule est mis à disposition au mois de mai 2024, qui parcourt 12 800 km sur l'année, dont 6 000 km à titre personnel. Le prix remis du véhicule à l'achat était de 24 500 € TTC. Le coût annuel de carburant payé par l'employeur est de 1 300 €.

- **Cas n° 1 :** Option pour le forfait intégral (carburant compris)

12 % du coût d'achat TTC : $24\,500 \times 12\% = 2\,940$ € ;
 $2\,940 \text{ €} \times 8 / 12 = 1\,960$ € L'avantage en nature calculé selon cette méthode s'élève à 1 960 €.

- **Cas n° 2 :** Option pour l'évaluation mixte (forfait + dépenses réelles pour le carburant)

9 % du coût d'achat TTC : $24\,500 \times 9\% = 2\,205$ € x
 $8 / 12 = 1\,470$ €. Montant auquel s'ajoutent les frais réels de carburant (coût annuel de 1 300 €) : $1\,300 \times 6\,000 / 12\,800 \text{ km} = 609$ €.

L'avantage en nature calculé selon cette méthode s'élève à 2 079 € ($1\,470 + 609$).

Calcul de l'avantage en nature selon la méthode forfaitaire dans le cas d'un véhicule loué en début d'année – mise à disposition depuis le 1^{er} février 2025

Reprenons l'exemple du véhicule loué sur 48 mois et 100 000 km, entretien et assurance compris pour une mensualité de 450 € TTC soit 5 400 € TTC par an. Le carburant est également payé par l'employeur pour un coût annuel de 2 500 €.

Le véhicule est mis à disposition du salarié le 1^{er} février 2025.

Le prix d'achat TTC du véhicule communiqué par le loueur est de 24 221 €. Le salarié a parcouru 25 000 km sur l'année, dont 11 000 km à titre personnel. Prorata « kilométrage privé / kilométrage total » : $11\,000 / 25\,000 = 44\%$.

- **Cas n° 1 :** Option pour le forfait intégral (carburant compris)

67 % du coût global annuel de la location et des services associés + carburant : $(5\,400 + 2\,500) \times 67\% = 5\,293$ €.

Calcul du plafond par référence à l'évaluation forfaitaire d'un véhicule acheté (carburant compris) : $20\% \times 24\,221 = 4\,844$ €. L'avantage en nature est donc ramené à ce montant.

- **Cas n° 2 :** Option pour l'évaluation mixte (forfait + dépenses réelles pour le carburant)

50 % du coût global annuel : $5\,400 \times 50\% = 2\,700$ €.

Calcul du plafond par référence au coût d'achat (hors carburant) : $15\% \times 24\,221 = 3\,633$ €. Le montant de l'évaluation est inférieur au montant plafond, l'évaluation reste de 2 700 €.

Montant auquel s'ajoutent les frais réels de carburant pour son utilisation privée (coût annuel de 2 500 €) : $2\,500 \times 11\,000 / 25\,000 \text{ km} = 1\,100$ €.

L'avantage en nature calculé selon cette méthode s'élève à 3 800 € ($2\,700 + 1\,100$).

La confrontation des exemples mentionnés ci-dessus témoigne du **fort renchérissement de la valeur des avantages en nature véhicules** – et par conséquent des cotisations sociales sur laquelle elles sont assises – au titre des véhicules mis à disposition depuis le 1^{er} février 2025.

2.3. Spécificités de l'évaluation de l'avantage en nature correspondant à la mise à disposition d'un véhicule électrique et d'une borne de recharge

a) La mise à disposition d'un véhicule électrique

L'évaluation des avantages en nature résultant de la mise à disposition d'un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique fait l'objet de mesures de faveur sous certaines conditions.

- **Véhicules mis à la disposition de salariés avant le 1^{er} février 2025**

Pour les véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique mis à disposition de salariés entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 janvier 2025, l'avantage en nature est évalué selon les règles usuelles exposées ci-dessus puis fait l'objet d'un abattement de 50 %, dans la limite de 2 000,30 € par an (ce plafond était de 1 964,90 € en 2024 et de 1 800 € auparavant).

De plus, les frais d'électricité engagés par l'employeur pour permettre la recharge de véhicules ne sont pas considérés comme un avantage en nature.

- **Véhicules mis à la disposition de salariés depuis le 1^{er} février 2025**

Pour les véhicules électriques mis à disposition au cours d'une période comprise entre le 1^{er} février 2025 et le 31 décembre 2027, l'avantage en nature est assorti d'un abattement de 70 % plafonné à 4 582 € par an.

Là encore, les frais d'électricité engagés par l'employeur pour permettre la recharge de véhicules ne sont pas considérés comme un avantage en nature.

La fixation d'un taux d'abattement de 70 % vise à compenser le fait que la valeur des avantages en nature retenue avant cet abattement ait augmenté depuis le 1^{er} février 2025. Ce taux aboutit ainsi à une valorisation des avantages en nature équivalente à celle applicable avant cette date pour les véhicules électriques, dans le but affiché de promouvoir ceux-ci.

Cependant, cet abattement est réservé aux véhicules ayant obtenu un score environnemental qui les rend éligibles au bonus écologique dit « éco-score » (ce score et le régime du bonus sont exposés au **chapitre 1 du présent Mémento**).

Le respect d'un éco-score minimal est vérifié le jour de la mise à disposition du véhicule au salarié. Le véhicule satisfait cette condition lorsque la version dont il relève figure dans une classification établie par arrêté ministériel.

À l'égard des véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique qui ne respectent pas l'éco-score minimal, l'évaluation de l'avantage en nature est effectuée selon les règles de droit commun, sans abattement. Toutefois, alors que ce point n'est prévu par aucun texte légal ou réglementaire, le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale admet que cette évaluation de l'avantage en nature ne tienne pas compte des éventuels frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule.

b) La mise à disposition de bornes de recharge électrique

L'employeur n'a pas l'obligation de mettre à disposition des salariés des bornes de recharge électrique. Si toutefois il le fait, un régime spécifique s'applique jusqu'au 31 décembre 2027.

D'une part, l'avantage correspondant à l'installation et l'utilisation de bornes sur le lieu de travail (entretien, maintenance, frais d'électricité...) ne donne pas lieu au décompte d'un avantage en nature.

D'autre part, en cas de financement par l'employeur de tout ou partie des frais d'achat et d'installation d'une borne de recharge hors du lieu de travail (le plus souvent au domicile du salarié) :

- L'achat et l'installation de la borne ne sont pas assimilés à un avantage en nature et ne sont pas soumis à cotisations sociales si la mise à disposition de la borne cesse à la fin du contrat de travail. Il est conseillé d'acter par écrit auprès du salarié que l'avantage prend fin lors de la rupture du contrat de travail;

3. L'utilisation d'un véhicule par le salarié

- En l'absence de retrait de la borne en cas de rupture du contrat de travail, le financement patronal de l'achat et de l'installation de la borne est exclu de l'assiette des cotisations sociales dans la limite de 50 % des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager, dans la limite de 1 043,50 € en 2025. Ces limites sont portées respectivement à 75 % et 1 565,20 € lorsque la borne a plus de cinq ans.

En cas de prise en charge par l'employeur d'autres frais liés à l'utilisation d'une borne de recharge électrique installée hors du lieu de travail ou du coût d'un contrat de location d'une telle borne, les frais d'entretien et de maintenance, le surcoût d'un abonnement auprès d'un fournisseur d'électricité, le coût de location ou d'abonnement à une borne en libre-service sont exonérés de cotisations sociales dans la limite de 50 % du montant des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager.

CAS PRATIQUES

Reprenons l'exemple du véhicule loué sur 48 mois et 100 000 km, entretien et assurance compris pour une mensualité de 450 € TTC soit 5 400 € TTC par an. Ce véhicule est mis à disposition d'un salarié au cours du mois de janvier 2025.

Le prix d'achat TTC du véhicule par le loueur est de 24 221 € TTC.

Le financement par l'employeur d'une borne sur le lieu de travail et des frais de recharge électrique correspondants n'est pas pris en compte dans la valorisation d'un avantage en nature.

En conséquence, sur la base d'une valorisation forfaitaire, l'avantage en nature est égal à la plus faible valeur entre :

- Le coût de location, sur la base d'un taux de 30 % et en appliquant ensuite l'abattement de 50 % plafonné à 2 000,30 €, soit $5\,400 \text{ €} \times 30 \% = 1\,620 \text{ €}$; $1\,620 \times 50 \% = 810 \text{ €}$;
- Le coût d'achat, sur la base d'un taux de 9 % et en appliquant ensuite l'abattement de 50 % plafonné à 2 000,30 €, soit $24\,221 \times 9 \% = 2\,180 \text{ €}$; $2\,180 \times 50 \% = 1\,090 \text{ €}$.

Prenons maintenant l'exemple d'un véhicule dont le coût d'achat est de 41 000 € TTC. Ce véhicule est loué sur 48 mois et 120 000 km, entretien et assurance compris pour une mensualité de 615 € TTC soit 7 380 € TTC par an. Ce véhicule, ayant obtenu l'éco-score de l'Ademe est mis à disposition le 1^{er} février 2025.

Sur la base d'une valorisation forfaitaire, l'avantage en nature est égal à la plus faible valeur entre :

- Le coût de location, sur la base d'un taux de 50 % et en appliquant ensuite l'abattement de 70 % plafonné à 4 582 €, soit $7\,380 \text{ €} \times 50 \% = 3\,690 \text{ €}$; $3\,690 \times 30 \% = 1\,107 \text{ €}$;
- Le coût d'achat, sur la base d'un taux de 15 % et en appliquant ensuite l'abattement de 70 % plafonné à 4 582 €, soit $41\,000 \times 15 \% = 6\,150 \text{ €}$; $6\,150 \times 30 \% = 1\,845 \text{ €}$.

La valeur annuelle retenue est de 1 107 € proratisée à hauteur de 11/12^{ème} compte tenu d'une mise à disposition du véhicule un 1^{er} février.

3. CAS PARTICULIERS

3.1. Financement partiel de l'avantage par le salarié

La valeur de l'avantage en nature peut être minorée ou neutralisée par une participation financière du salarié.

Ainsi, si le salarié finance une partie de son avantage – le plus souvent par prélèvement sur son salaire – sa participation est déduite de la valeur de l'avantage en nature.

Les cotisations sociales et taxes restent dues sur le solde de l'avantage non compensé par la redevance versée par le salarié.

3.2. Constructeurs et distributeurs de véhicules

Lorsqu'un constructeur ou un concessionnaire automobile met ses véhicules à la disposition permanente de ses salariés et qu'il opte pour les dépenses réellement engagées, il convient, pour déterminer

la valeur de l'avantage en nature, de prendre en compte le rabais dont aurait bénéficié le salarié si l'entreprise lui avait vendu un de ses véhicules. Le montant de l'avantage en nature est donc calculé en déduisant du prix public TTC pratiqué le montant du rabais effectif consenti aux salariés pour le même modèle de véhicule, dans la limite de 30 %.

Il en est de même en cas d'évaluation forfaitaire : un constructeur ou un concessionnaire qui opte pour l'évaluation au forfait d'un avantage en nature doit prendre en compte, pour l'évaluation du coût d'achat du véhicule, le rabais réel dont aurait bénéficié le salarié si l'entreprise lui avait vendu le même véhicule, dans la limite de 30 %.

Enfin, lorsqu'un salarié utilise plusieurs véhicules de différentes cylindrées qu'un constructeur ou un concessionnaire met à sa disposition permanente, la valeur d'achat du véhicule est la valeur moyenne des prix des véhicules.



3. L'utilisation d'un véhicule par le salarié

Synthèse de la valeur annuelle d'un avantage en nature véhicule

	Véhicule acheté	Véhicule loué
Évaluation selon les dépenses réelles (véhicule thermique ou hybride)	[(20 % du coût d'achat TTC du véhicule réglé par l'entreprise (ou 10 % si le véhicule a plus de 5 ans) + assurance + frais d'entretien) X kilomètres parcourus à titre privé / nombre total de kilomètres] + frais réels de carburant à titre privé le cas échéant	[(Coût annuel de location TTC + assurance + frais d'entretien) X kilomètres parcourus à titre privé / nombre total de kilomètres] + frais réels de carburant à titre privé le cas échéant
Évaluation forfaitaire (véhicule thermique ou hybride)	<u>Véhicule mis à disposition avant le 1^{er} février 2025 :</u> 9 % du coût d'achat TTC du véhicule réglé par l'entreprise (ou 6 % si le véhicule a plus de 5 ans) ou 12 % du coût d'achat TTC (9 % si le véhicule a plus de 5 ans) si l'employeur finance le carburant à titre privé <u>Véhicule mis à disposition depuis le 1^{er} février 2025 :</u> 15 % du coût d'achat TTC du véhicule réglé par l'entreprise (ou 10 % si le véhicule a plus de 5 ans) ou 20 % du coût d'achat TTC (15 % si le véhicule a plus de 5 ans) si l'employeur finance le carburant à titre privé	<u>Véhicule mis à disposition avant le 1^{er} février 2025 :</u> 30 % du coût annuel de location TTC (location, entretien, assurance) ou 40 % du coût annuel de location TTC (location, entretien, assurance, carburant) si l'employeur finance le carburant à titre privé <u>Véhicule mis à disposition depuis le 1^{er} février 2025 :</u> 50 % du coût annuel de location TTC (location, entretien, assurance) ou 67 % du coût annuel de location TTC (location, entretien, assurance, carburant) si l'employeur finance le carburant à titre privé <i>NB : la méthode de prise en compte des frais réels de carburant n'est pas mentionnée</i> <i>NB : L'évaluation est plafonnée à celle qui résulte de la règle applicable en cas de véhicule acheté, le prix de référence étant le prix d'achat TTC par le loueur</i>

	Véhicule acheté	Véhicule loué
Remarques communes en cas de mise à disposition d'un véhicule électrique	<u>Véhicule mis à disposition avant le 1^{er} février 2025 :</u> - Abattement de 50 % de la valeur de l'avantage en nature (abattement plafonné à 2 000,30 € par an en janvier 2025) évalué selon les méthodes ci-dessus. - Absence de valorisation des frais de recharge électrique pris en charge par l'employeur, lequel n'est donc pas réputé financer le carburant privé. <u>Véhicule mis à disposition depuis le 1^{er} février 2025 si ce véhicule bénéficie d'un score environnemental (éco-score) qui le rend éligible au bonus écologique :</u> - Abattement de 70 % de la valeur de l'avantage en nature (abattement plafonné à 4 582 € par an) évalué selon les méthodes ci-dessus. - Absence de valorisation des frais de recharge électrique pris en charge par l'employeur, lequel n'est donc pas réputé financer le carburant privé. Si la condition de l'éco-score minimal n'est pas remplie, l'évaluation de l'avantage en nature est effectuée sans abattement. Le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale admet que cette évaluation ne tient pas compte des éventuels frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule.	

L'évaluation forfaitaire est presque toujours choisie du fait de sa simplicité de gestion et, lorsque le véhicule est loué, en raison du plafonnement à la valeur issue de la méthode applicable aux véhicules achetés.



B. L'utilisation d'un véhicule personnel

1. LES TRAJETS PROFESSIONNELS

L'employeur a l'obligation de rembourser aux salariés les frais engagés pour l'exercice de leurs fonctions. À ce titre, il est tenu de rembourser les frais liés à des trajets professionnels.

Si ce remboursement doit en principe couvrir l'intégralité des frais engagés (carburant, péage...), il est le plus souvent effectué sur la base de forfaits. À ce titre, les indemnités forfaitaires kilométriques sont réputées correspondre à un strict remboursement de frais professionnels et sont donc exonérées de cotisations sociales et d'impôt – dans la limite du barème des indemnités kilométriques publié par l'administration fiscale, lequel ne couvre pas les frais de péage.

L'employeur doit toutefois justifier de la réalité des déplacements professionnels et du nombre exact de kilomètres parcourus, pour chaque salarié. L'administration sociale estime en plus que l'employeur doit établir que le salarié (ou un membre de son foyer fiscal) est propriétaire du véhicule.

Si l'employeur applique un forfait supérieur, la fraction des indemnités qui excède le barème fiscal est assujettie à cotisations sociales, sauf si l'employeur prouve que ce forfait couvre de réelles dépenses professionnelles. Dans les faits, il est recommandé de faire application du barème fiscal.

2. LES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL

Les employeurs n'ont pas l'obligation de rembourser aux salariés les frais liés à l'utilisation d'un véhicule pour effectuer les trajets domicile – travail, sauf accord individuel ou collectif en ce sens (des règles différentes s'appliquent à l'utilisation des transports en commun).

L'hypothèse de la mise à disposition d'un véhicule par l'employeur a été évoquée ci-dessus : elle constitue un avantage en nature, assujetti à cotisations sociales. La qualification d'avantage en nature dans le cadre des seuls trajets domicile – travail peut toutefois être écartée si les conditions suivantes sont réunies :

- L'utilisation du véhicule est nécessaire à l'activité

professionnelle;

- Le salarié a l'interdiction formalisée par écrit d'utiliser le véhicule pendant le repos hebdomadaire et les périodes de congés ;
- Le salarié ne peut pas utiliser les transports en commun (trajet mal desservi ou horaires particuliers de travail);
- La résidence du salarié n'est pas anormalement éloignée du lieu de travail par convenance personnelle).

Lorsqu'un salarié utilise son véhicule personnel pour les trajets entre son domicile et son lieu de travail, les modalités d'octroi d'une indemnisation par l'employeur sont libres, puisque celle-ci est facultative. Toutefois, plusieurs dispositifs permettent de bénéficier d'un régime social de faveur.

2.1. Le forfait « 4 € »

La prise en charge des frais de transport domicile – travail est exonérée de cotisations sociales pour un montant plafonné à 4 € par mois (sauf pour les salariés habitant à proximité du lieu de travail).

Ce forfait, issu de règles anciennes et qui est peu avantageux, n'est presque plus utilisé même s'il n'a pas été formellement abrogé – il est toujours prévu par le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale.

2.2. Le versement d'indemnités kilométriques

L'indemnisation des trajets domicile – travail effectués par un salarié avec son propre véhicule est exonérée de cotisations sociales dans la limite du barème des indemnités kilométriques publié par l'administration fiscale.

L'exonération sociale des remboursements de frais de trajets basés sur les indemnités kilométriques est accordée sans nécessité de justifier les dépenses réelles, sous réserve que l'utilisation du véhicule au lieu des transports en commun ne résulte pas de convenances personnelles mais soit motivée par l'absence de transports collectifs ou l'inconfort des horaires de travail, et que l'éventuel éloignement de la résidence par rapport au lieu de travail ne résulte également pas d'une convenance personnelle.

L'exonération suppose que soit apportée la justification :

- Du moyen de transport utilisé ;
- De la distance domicile-lieu de travail ;
- De la puissance fiscale du véhicule ;
- Du nombre de trajets effectués chaque mois ;
- Du fait que le salarié ne transporte dans son véhicule aucune personne de l'entreprise bénéficiant des mêmes indemnités (par le biais d'une attestation).

La prise en charge des dépenses réelles ou l'utilisation d'un barème supérieur est possible, à la condition de respecter les conditions ci-dessus et de prouver que les dépenses réelles supportées par le salarié sont effectivement égales aux sommes remboursées, ce qui est souvent peu évident.

2.3. La « prime carburant »

L'employeur peut prendre en charge tout ou partie des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hydrogène ou hybrides engagés par les salariés pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, pour ceux :

- Dont la résidence ou le lieu de travail est situé hors de la région Île-de-France, du périmètre d'un réseau de transports en commun ou d'un plan de mobilité obligatoire;
- Ou bien dont les horaires de travail ne leur permettent pas d'utiliser les transports collectifs.

Cet avantage, appelé « prime transport » est mis en œuvre par accord d'entreprise ou, à défaut d'accord collectif, sur décision unilatérale après consultation du comité social et économique.

La prime carburant doit avoir un **caractère collectif** : l'employeur doit en faire bénéficier, selon les mêmes modalités, l'ensemble des salariés éligibles. Les salariés à temps partiel en bénéficient s'ils travaillent au moins à mi-temps.

De plus, le montant de la prime doit être **modulé** en fonction de la distance entre le domicile et le lieu de travail.

Les modalités de remboursement sont fixées par les parties à l'accord ou par l'employeur. Les sommes

versées sont **exonérées de cotisations sociales dans la limite, en 2025, de 300 € au maximum par salarié et par an pour les seuls frais de carburant, et 600 € pour les frais d'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène.**

Sont exclus du bénéfice de la prime transport les salariés pour qui l'employeur met un véhicule à disposition et prend en charge les dépenses de carburant, les salariés logés, ceux dont le transport est assuré gratuitement par l'employeur ou qui bénéficient d'un remboursement de titres d'abonnement aux transports en commun.

Si l'employeur effectue un remboursement sur la base d'indemnités kilométriques ou selon la distance entre le domicile et le lieu de travail – une telle modulation est a priori requise – il doit être en mesure de produire en cas de contrôle les justificatifs relatifs au moyen de transport utilisé par le salarié, à la distance séparant le domicile du lieu de travail, à la puissance fiscale du véhicule et au nombre de trajets effectués chaque mois.

La prime carburant peut se cumuler avec les indemnités kilométriques évoquées ci-avant, sous



3. L'utilisation d'un véhicule par le salarié

réserve que le montant total exclu de l'assiette des cotisations sociales, issu à la fois du versement de la prime carburant et du paiement d'indemnités kilométriques (IK), n'excède pas le montant total des frais réellement engagés par le salarié pour effectuer ses trajets entre sa résidence et son lieu de travail. Cette règle limite l'intérêt d'un cumul dès lors que, précisément, l'avantage des indemnités kilométriques est de dispenser de la preuve du montant réel des dépenses.

L'exonération de cotisations sociales de la prise en charge des frais de carburant ou d'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène ne peut se cumuler avec la déduction forfaitaire spécifique pour frais professionnels.

Un **régime fiscal** de faveur est applicable au salarié : les sommes perçues sont exonérées d'impôt sur le revenu à hauteur des mêmes montants et sous les mêmes conditions que l'exonération de cotisations sociales.

Le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec la prise en charge obligatoire des frais de transports publics.

Lorsque le salarié a opté pour la déduction de ses frais professionnels selon le régime des frais réels, il doit intégrer la prime carburant à son revenu imposable, même pour la partie exonérée.

L'articulation entre ce mode de remboursement de frais de trajet et les autres dispositifs en commun – prise en charge de titres d'abonnement aux transports en commun, forfait mobilités durables – est évoquée au **Chapitre 4**.

2.4. La déduction des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail

2.4.1. Dans quel cas un salarié peut-il déduire les frais relatifs au trajet domicile – travail ?

Pour les salariés n'ayant pas opté pour le régime des frais réels, les frais relatifs au trajet domicile – travail sont couverts par la déduction forfaitaire globale de 10 %, qui leur est appliquée de façon automatique. Le montant de cette déduction est compris entre un minimum de 504 € et un maximum de 14 426 € s'agissant de l'impôt sur les revenus 2024 (ces montants sont revalorisés annuellement).

Seuls les salariés ayant opté pour la déduction des frais réels professionnels peuvent déduire **de leurs revenus imposables** les frais afférents au transport domicile-travail.

Lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail n'excède pas 40 km, les frais sont intégralement déductibles.

Lorsque la distance est supérieure à 40 km, les frais ne sont déductibles dans leur intégralité que si le salarié fait état de circonstances particulières, liées à l'emploi ou à des contraintes familiales ou sociales, justifiant le choix d'une résidence éloignée (ces motifs doivent être indiqués dans la déclaration de revenus ou dans une note jointe). Si cette justification n'est pas apportée, la déduction n'est admise qu'à hauteur des 40 premiers kilomètres.

Un salarié ne peut déduire les frais de transport afférents qu'à un seul aller-retour quotidien (hors circonstances particulières : problèmes personnels de santé, impossibilité de se restaurer à proximité du lieu de travail pour un prix comparable et en tout état de cause inférieur à celui du second aller-retour, horaires atypiques, etc.).

Dans tous les cas, le salarié doit être en mesure de justifier du moyen de transport qu'il a réellement utilisé, de la distance réellement parcourue et du nombre de jours de travail en produisant par exemple une attestation de son employeur certifiant qu'il se rend quotidiennement en voiture à son travail.

2.4.2. Quelles sont les dépenses déductibles ?

Un salarié peut déduire les dépenses suivantes (sous réserve de justificatifs) :

- La dépréciation effective du véhicule (pour la 1^{ère} année, la dépréciation déductible se calcule par différence entre le prix d'acquisition et la valeur sur le marché d'occasion au 31 décembre de ladite année ; pour les années suivantes, il s'agira de la différence entre les valeurs sur ledit marché au 1^{er} janvier et au 31 décembre, sous réserve d'une dépréciation exceptionnelle propre au véhicule considéré) ou le loyer de la location au prorata de l'utilisation professionnelle ;
- Les intérêts de l'emprunt éventuellement contracté pour l'acquisition du véhicule ;
- Les frais d'usage (carburant, garage, stationnement, assurance, etc.) ;
- Les frais de péages d'autoroutes.

2.4.3. Comment ces dépenses peuvent-elles être évaluées ?

a) Calcul des frais déductibles avec le barème kilométrique

Le contribuable peut opter pour l'évaluation de certaines charges selon le barème forfaitaire kilométrique, qui couvre :

- Les frais de dépréciation du véhicule (ou le montant du loyer en cas de location) ;
- Les frais de réparation et d'entretien ;
- La consommation de carburant et les primes d'assurance.

Les frais de péage, de garage, de parking et les intérêts ne sont pas compris dans le barème et peuvent faire l'objet d'une déduction pour leur montant réel justifié.

Les frais couverts par le barème sont déterminés en fonction de la puissance administrative du véhicule et du nombre de kilomètre parcourus.

Le barème des indemnités kilométriques a été revalorisé pour la dernière fois en 2023 (arrêté du 27 mars 2023). En l'absence d'actualisation officielle, ce barème demeure toujours applicable au titre des revenus 2024.

Puissance administrative du véhicule	Barème suivant la distance (d) parcourue en km		
	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,529$	$(d \times 0,316) + 1\,065$	$d \times 0,370$
4 CV	$d \times 0,606$	$(d \times 0,340) + 1\,330$	$d \times 0,407$
5 CV	$d \times 0,636$	$(d \times 0,357) + 1\,395$	$d \times 0,427$
6 CV	$d \times 0,665$	$(d \times 0,374) + 1\,457$	$d \times 0,447$
7 CV et plus	$d \times 0,697$	$(d \times 0,394) + 1\,515$	$d \times 0,470$

Les barèmes des frais kilométriques applicables aux deux-roues (motos et cyclomoteurs) sont disponibles dans le **Vade-mecum** (p. 133).

FOCUS

Une majoration du barème pour les véhicules électriques

Souhaitant inciter le Gouvernement à créer des taux différenciés en vue de favoriser l'utilisation des véhicules électriques, le législateur a ajouté un troisième critère dans la détermination du barème : le type de motorisation (thermique, électrique ou hybride). Au lieu d'un barème spécifique pour les véhicules électriques, le Gouvernement a seulement introduit une majoration de 20 % du barème applicable aux véhicules thermiques (applicable depuis 2021).

b) Calcul des frais déductibles sans recours au barème

Le salarié qui n'utilise pas le barème kilométrique peut déduire ses frais réels justifiés. Pour les frais couverts par le barème kilométrique (dépréciation du véhicule, réparation, entretien, carburant et prime d'assurance), les frais réels déductibles ne peuvent cependant pas excéder le montant qui serait admis en déduction en application de ce barème, à distance parcourue identique, pour un véhicule de la puissance administrative maximale (7 CV et plus). Il est à noter que même si le salarié opte pour le régime des frais réels, il lui est toujours possible d'utiliser un barème spécifique publié chaque année par l'administration fiscale s'agissant des seuls frais de carburant.

2.4.4. Quel régime pour les travailleurs indépendants ?

a) Dans le régime des BNC

Comme pour les salariés, les frais de déplacement afférents aux 40 premiers kilomètres du trajet entre le domicile et le lieu de travail effectué par l'exploitant relevant de la catégorie des BNC sont toujours déductibles. Au-delà, la déduction suppose que l'exploitant justifie l'éloignement par des circonstances particulières.

Par exception au principe de prise en compte des frais réels, l'administration autorise les titulaires de BNC à utiliser le barème forfaitaire kilométrique qu'elle publie chaque année. L'évaluation forfaitaire peut être adoptée pour les véhicules dont le contribuable est propriétaire, y compris lorsqu'ils sont conservés dans le patrimoine privé, ainsi que pour ceux pris en location simple ou en crédit-bail. Par mesure de simplification, l'exploitant locataire d'un véhicule au titre duquel il déduit les loyers peut opter pour le barème forfaitaire des frais de carburant publié chaque année par l'administration. L'option pour ce barème entraîne obligatoirement option pour le barème forfaitaire des indemnités kilométriques en ce qui concerne les véhicules détenus en pleine propriété et inversement.

Comme pour le salarié, l'exploitant BNC qui opte pour le régime des frais réels doit plafonner ces derniers au montant qui serait admis en déduction en application de ce barème, à distance parcourue identique, pour un véhicule de la puissance administrative de 7 CV (il s'agit également des seuls frais qui entrent dans le champ d'application du barème). L'option pour le barème est annuelle et résulte de l'absence de comptabilisation en charges des dépenses couvertes par le forfait.

b) Dans le régime des BIC

La règle des « 40 km » s'applique également aux exploitants relevant des BIC.

Toutefois, et contrairement aux règles en vigueur pour les salariés et les exploitants relevant de la catégorie des bénéfices non commerciaux, les frais relatifs au trajet domicile-lieu de travail ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation forfaitaire sur la base du barème kilométrique publié par l'administration.

Par conséquent, les exploitants relevant de la catégorie des BIC sont tenus de justifier la nature et le montant exact des dépenses engagées à l'occasion de ces trajets.

Seules les personnes ayant opté pour la comptabilité super-simplifiée peuvent évaluer de façon forfaitaire les dépenses de carburant consommé pendant leurs trajets sur la base du barème publié chaque année par l'administration.



C. Questions liées aux trajets effectués en véhicule

Au-delà de l'octroi par l'entreprise d'avantages correspondant à la mise à disposition d'un véhicule ou au financement de frais divers, la réalisation de trajets professionnels par un salarié avec un véhicule – qu'il soit personnel ou de fonction – soulève diverses questions.

1. LE DÉCOMPTE DU TEMPS DE TRAVAIL

Le **trajet habituel accompli par le salarié entre son domicile et le lieu de travail** ne constitue pas un temps de travail effectif et n'a pas à donner lieu à l'octroi de contreparties par l'employeur.

Par exception, les déplacements accomplis par des salariés en période d'astreinte aux fins d'intervention sont, eux, considérés comme du temps de travail effectif. De même, le temps de trajet des représentants du personnel pour se rendre à une réunion organisée par l'employeur doit être rémunéré comme du temps de travail effectif.

En revanche, lorsqu'un salarié effectue un **trajet entre son domicile et un lieu de mission qui dépasse le temps normal de trajet** entre le domicile et le lieu habituel de travail, ce temps n'est pas assimilé à du temps de travail effectif mais doit faire l'objet d'une contrepartie en repos ou financière. Cette contrepartie est définie par accord collectif ou, à défaut, par l'employeur après avis du comité social et économique. Le temps de ce trajet qui coïncide avec l'horaire de travail ne doit pas entraîner de perte de salaire. Certaines conventions collectives de branche prévoient des contreparties.

Toutefois, s'il est avéré que le salarié travaille effectivement pendant le temps de trajet entre son domicile et un lieu de mission (appels téléphoniques, envoi de courriels, etc.), celui-ci est susceptible d'être qualifié de temps de travail.

Le contentieux lié à la qualification des temps de trajet des salariés itinérants est d'ailleurs croissant. Pour la Cour de cassation, les temps de déplacements accomplis par un salarié itinérant entre son domicile et les sites des premier et dernier clients peuvent constituer du temps de travail si ce salarié est alors à la disposition de son employeur et doit se conformer à ses directives. Il peut en aller ainsi si, par exemple, le salarié utilise un véhicule équipé d'un système de géolocalisation servant à optimiser les interventions auprès des clients ou encore s'il est contraint de dormir à l'hôtel lorsque le dernier lieu d'intervention est éloigné d'une certaine distance de son domicile; de tels indices peuvent témoigner d'un contrôle de l'employeur pendant les trajets.

Il est donc nécessaire d'être attentif aux contraintes, modes de surveillance et tâches imposés aux salariés pendant des temps de trajet.

Enfin, le temps de **trajet entre deux lieux de travail** constitue du temps de travail effectif et doit être rémunéré comme tel ; il est susceptible de générer des heures supplémentaires, est pris en compte pour l'appréciation des durées maximales de travail, etc.

Il en est ainsi du trajet effectué du siège de l'entreprise vers un chantier, même si le départ de l'entreprise s'effectue juste après l'arrivée du salarié.

Eu égard à ces trois régimes, il convient pour chaque trajet d'apprécier son origine (le domicile, le siège de la société, un lieu de mission), le lieu d'arrivée (lieu de travail habituel ou lieu de mission) et les éventuelles contraintes que l'employeur impose aux salariés pendant le temps de ces trajets.

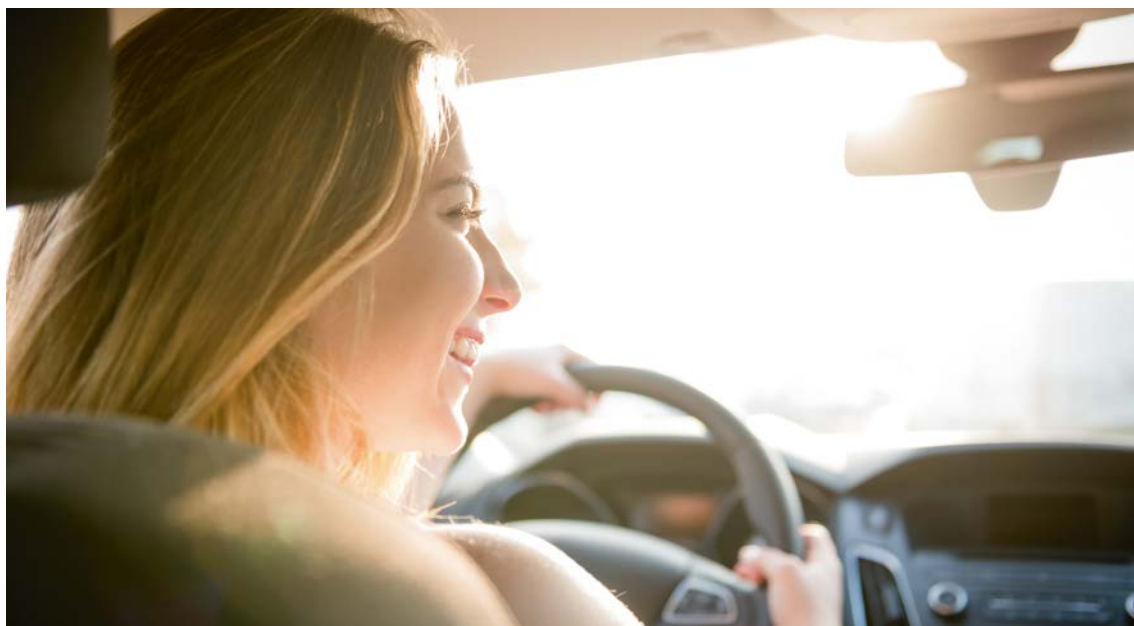
FOCUS

Exemples de situations

- Trajet du siège de l'entreprise vers un chantier = temps de travail;
- Trajet du domicile au lieu de travail, ou au lieu de mission sans passer par les locaux de l'entreprise = absence de décompte de temps de travail, et absence d'indemnisation en l'absence de temps de trajet anormal;
- Trajet du domicile vers un lieu de déplacement professionnel non-habituel = absence de décompte du temps de travail; si le lieu de déplacement entraîne un temps de trajet plus long que le temps normal, indemnisation ou repos compensateur et le temps inclus dans l'horaire de travail est rémunéré normalement;

Exemple : Si un salarié doit effectuer un déplacement professionnel impliquant 3 heures de trajet entre 7 heures et 10 heures alors qu'il met en temps normal 45mn pour se rendre sur son lieu habituel de travail, et que son horaire de travail le conduit à débiter son travail à 8h30, le temps compris entre 8h30 et 10 heures est rémunéré normalement. Le salarié doit, au-delà, bénéficier d'une contrepartie (le temps de déplacement est en général cumulé pour aboutir sur une année complète à quelques jours de repos au plus).

- Trajets entre des locaux de clients = temps de travail;
- Temps de trajet entre le domicile et les locaux d'un client à l'égard de salariés itinérants. La nature de ces temps de trajet est incertaine. Ces trajets effectués avec un véhicule de l'entreprise et encadrés par diverses contraintes pourraient constituer du temps de travail, sans certitude toutefois. Il est rappelé que les salariés ayant le statut de VRP ne sont en principe pas soumis aux règles relatives à la durée du travail.



2. ACCIDENTS

Un accident survenant pendant le temps de travail, pendant un trajet professionnel, constitue un accident du travail et doit être déclaré comme tel par l'employeur.

L'accident de trajet correspond pour sa part à un accident survenu :

- Pendant le trajet aller ou retour entre le lieu de travail du salarié et sa résidence principale, voire une résidence secondaire ou un lieu où il se rend régulièrement pour des raisons familiales ou pour prendre ses repas;
- À l'intérieur d'un « itinéraire protégé », c'est-à-dire selon le parcours normal et habituel, dans le temps normal de trajet et à un horaire normal, sauf détour au titre des nécessités de la vie courante (crèche, banque...);
- Lors d'un déplacement lié au travail, c'est-à-dire ayant pour cause un travail qui va avoir lieu ou qui vient de s'accomplir.

Le trajet peut être effectué avec tout type de véhicule (voiture, moto, vélo...).

Les contentieux relatifs à la qualification d'accident de trajet dans des circonstances particulières sont nombreux : hypothèses de détours, d'arrêts en cours de trajet, d'accident avant la montée dans le véhicule, de trajet vers un lieu autre que le domicile...

Il convient de préciser toutefois que les accidents survenus lors des détours effectués dans le cadre d'un covoiturage régulier, entre le domicile et le lieu de travail, doivent être pris en charge au titre des accidents de trajet.

L'employeur doit déclarer l'accident du travail ou de trajet auprès de la CPAM. Il est possible de formuler des réserves motivées sur les circonstances de l'accident. C'est à la CPAM qu'incombe l'instruction de la demande de reconnaissance d'un accident du travail ou de trajet.

En cas d'accident du travail ou de trajet, les soins médicaux, chirurgicaux, les frais de pharmacie, d'hospitalisation et les transports sanitaires, entre autres, sont intégralement pris en charge sur la base des tarifs de la sécurité sociale.





FOCUS

Les responsabilités en cas d'accident

La mise en jeu de la responsabilité civile est susceptible d'entraîner le paiement de dommages-intérêts par l'auteur d'une faute, en faveur de sa victime.

En cas de dommage causé à un tiers par un salarié conduisant un véhicule de l'entreprise, la responsabilité civile de l'employeur peut être engagée : les employeurs sont en effet civilement responsables des faits commis par leurs salariés dans l'exercice de leurs fonctions.

Aussi, lorsqu'un salarié cause, dans un cadre professionnel, un accident avec un véhicule mis à sa disposition par son employeur, seul ce dernier est responsable sur le plan civil, à l'exclusion du salarié.

Par ailleurs, un salarié ne peut être contraint en principe de rembourser à son employeur les frais de remise en état d'un véhicule qu'il a dégradé ou qu'il n'a pas entretenu, que ce soit par un paiement direct ou par prélèvement sur son salaire, sauf commission d'une faute lourde.

La responsabilité financière du salarié est en effet, limitée à cette hypothèse de commission d'une faute lourde, même si une clause de responsabilité est insérée dans le contrat de travail et y compris s'agissant du remboursement à l'employeur des frais de remise en état d'un véhicule de fonction ou de l'imputation au salarié d'une franchise en cas d'accident de la circulation survenu avec le véhicule de l'entreprise.

Une faute lourde est celle commise par un salarié avec l'intention de nuire à l'entreprise. Cette condition, appréciée de façon très stricte, n'est a priori pas remplie dans l'hypothèse de la dégradation d'un véhicule de fonction.

FOCUS

La responsabilité disciplinaire

La faculté de l'employeur de contrôler la validité du permis de conduire des salariés est débattue et donne régulièrement lieu à des contentieux.

Il est usuellement admis que l'employeur puisse demander à un candidat, voire de façon périodique à des salariés, une copie de leur permis de conduire sous réserve que cela présente un lien direct et nécessaire avec l'emploi, c'est-à-dire que la conduite d'un véhicule soit essentielle à l'exercice des fonctions.

L'employeur ne peut en revanche pas matériellement vérifier de lui-même le nombre de points dont un salarié dispose sur son permis, ni s'assurer seul de l'absence de suspension ou de retrait d'un permis de conduire. Il peut en revanche solliciter la remise périodique par le salarié d'une attestation par laquelle celui-ci confirme la validité de son permis de conduire et s'engage à informer son employeur de la suspension ou de la perte de son permis, sous réserve là encore que l'emploi occupé implique la conduite d'un véhicule.

La perte de points, la commission d'infractions, la perte ou la suspension effective du permis de conduire relèvent de la vie privée du salarié; elles ne peuvent pas en elles-mêmes être sanctionnées. Cependant, le fait de ne pas informer son employeur de la perte de son permis, de continuer d'utiliser un véhicule malgré la perte de son permis, ou encore la perte de son permis de conduire, peuvent entre autres conduire à une sanction ou un licenciement, fondé sur une faute commise (une dégradation par exemple) ou bien l'impossibilité pour le salarié d'occuper son emploi sans la conduite d'un véhicule. Un licenciement sera de nature disciplinaire ou non selon les cas. Dans certaines branches d'activité, la recherche préalable de reclassement sur un poste n'impliquant pas l'utilisation d'un véhicule peut être requise.

De nouveau, les prérogatives de l'employeur en la matière – contrôles effectués, mesures à l'égard des salariés – sont très dépendantes du secteur d'activité, des missions du salarié, des circonstances de l'infraction constatée ou de la faute commise le cas échéant. Chaque événement doit faire l'objet d'un examen propre.



3. LA GESTION DES CONTRAVENTIONS AU CODE DE LA ROUTE

L'intégralité de la réglementation routière s'applique aux conducteurs de véhicules d'entreprise, qu'ils en fassent une utilisation professionnelle ou personnelle; les infractions au Code de la route commises par un salarié donnent donc lieu par principe aux mêmes sanctions que pour tout autre conducteur.

Toutefois, plusieurs spécificités s'appliquent en présence d'un véhicule qui appartient ou est loué par une société.

3.1. Les responsabilités

Par principe, le conducteur d'un véhicule est personnellement responsable des infractions au Code de la route qu'il commet.

Des règles dérogatoires sont toutefois susceptibles de s'appliquer.

D'une part, lorsque le conducteur a la qualité de salarié, le tribunal peut, compte tenu des « circonstances de fait et des conditions de travail », décider que le paiement des amendes sera à la charge de l'employeur.

Le Tribunal de police – compétent pour les infractions examinées ici – peut ainsi décider de manière discrétionnaire d'imputer ou non les amendes à l'employeur.

D'autre part, pour certaines infractions, l'employeur assume une responsabilité pécuniaire.

Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation ou bien le locataire du véhicule si le véhicule est loué – donc l'employeur – est responsable pécuniairement de l'amende encourue :

- Pour les infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ou sur l'acquiescement des péages pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue ;
- Pour diverses contraventions dont celles à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur le franchissement de lignes continues et le dépassement, l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, le port de la ceinture de sécurité, l'usage

du téléphone, le port d'un casque, l'obligation de disposer d'une assurance, etc.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation ou le locataire du véhicule est une personne morale, c'est son représentant légal personne physique qui devrait être pécuniairement responsable.

Toutefois, le représentant de la société qui possède ou loue le véhicule peut contester ces présomptions de responsabilité devant le tribunal en apportant tous les éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction; il a même l'obligation de « dénoncer » le conducteur pour certaines infractions.

D'ailleurs, si l'employeur s'acquitte de l'amende pour une infraction commise par un salarié, cela constitue un avantage, soumis à cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu.

3.2. L'obligation de dénonciation de l'auteur de l'infraction

Lorsqu'une infraction a été commise avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une société, **le représentant légal de celle-ci doit « désigner » la personne physique qui conduisait le véhicule**, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure.

Cette obligation trouve particulièrement à s'appliquer aux entreprises qui mettent des véhicules à la disposition de leurs salariés : le représentant légal de l'employeur doit signaler le salarié qui conduisait le véhicule lorsque l'infraction a été commise.

Sont visées par cette obligation les infractions constatées à partir d'appareils de contrôle automatique et listées par un décret : infractions à la législation sur le port d'une ceinture de sécurité, l'usage du téléphone, la circulation sur des voies réservées à certaines catégories de véhicules ou bandes d'arrêt d'urgence, le respect des distances de sécurité, les vitesses maximales autorisées, le franchissement de lignes continues, le dépassement et le sens de circulation, la signalisation imposant l'arrêt des véhicules, le port d'un casque et l'obligation de disposer d'une assurance.

La désignation du conducteur doit être effectuée

3. L'utilisation d'un véhicule par le salarié

dans les 45 jours de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, par lettre recommandée ou via le site internet dédié (www.antai.fr).

L'employeur doit mentionner l'identité, l'adresse et la référence du permis de conduire de la personne qui conduisait le véhicule.

De manière alternative à la désignation du conducteur, l'employeur peut, dans les mêmes délais, communiquer les éléments permettant d'établir l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure.

La non-désignation du conducteur constitue une infraction : l'employeur – ou plus précisément son représentant personnellement – est passible de l'amende prévue pour les contraventions de quatrième classe, qui peut atteindre 750 € pour les personnes physiques et 3 750 € pour les personnes morales, outre le paiement de l'amende due au titre de l'infraction commise.

Plus encore, le paiement de l'amende équivaut à reconnaître la réalité de l'infraction, qui ne peut alors plus être contestée ; cette reconnaissance emporte le retrait des points sur le permis de conduire.

En conséquence, si l'entreprise ne désigne pas le salarié conducteur et s'acquitte de l'amende, son représentant légal peut encourir à titre personnel le retrait de points sur son permis de conduire prévu pour l'infraction concernée, et l'employeur ne peut plus obtenir le remboursement de cette amende auprès du salarié.

L'objectif de ces règles est d'engager des poursuites directement contre les conducteurs ayant commis une infraction et de leur imputer non seulement les sanctions pécuniaires (peines d'amende) mais

également la perte de points.

Le salarié peut naturellement contester être le conducteur ou avoir commis une infraction. Il peut aussi demander que la peine d'amende soit en tout ou partie imputée à son employeur au regard des circonstances de fait et des conditions de travail.

Si le conducteur n'est pas identifié, la peine d'amende reste imputée au représentant légal de l'employeur.

En toute hypothèse, la désignation de l'auteur de l'infraction n'est pas exclusive de l'engagement de poursuites à l'encontre de l'entreprise et/ou de son représentant légal pour une infraction qui relèverait de sa responsabilité personnelle (ex : maintien en circulation d'un véhicule défectueux ou non assuré, complicité de la commission d'une infraction pénale de droit commun, etc.).

FOCUS

Le cas des loueurs et crédits-bailleurs

Les sociétés de location de véhicules ou de crédit sont concernées par les règles évoquées ci-dessus en ce qu'elles peuvent rester titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules loués.

En pratique, le nom du locataire figure souvent sur le certificat d'immatriculation, surtout en cas de location longue durée. Les avis de contravention sont donc envoyés à l'entreprise locataire, qui devra désigner le salarié conducteur.

Si seul le nom du loueur figure sur le certificat d'immatriculation du véhicule, la procédure de signalement du conducteur lui incombera.

FOCUS

Pensez à vous dénoncer !

Lorsqu'une infraction a été commise avec un véhicule de fonction immatriculé au nom d'une société, le représentant légal est le responsable par défaut.

Si ce représentant est également le conducteur, il doit, avant de s'acquitter de l'amende, se dénoncer au préalable comme étant le conducteur.

En effet, de très nombreux chefs d'entreprise reçoivent, après avoir payé leur contravention, une amende pour non-dénonciation faute d'avoir signalé leur propre identité, ce qui n'a pourtant rien d'une évidence lorsque le représentant de la société est le conducteur.

Malgré la difficulté générée par cette situation, il est constamment rappelé par le Gouvernement et les juridictions, l'obligation pour le représentant légal d'une société de se désigner personnellement comme le conducteur du véhicule, afin de recevoir par la suite un avis personnel de contravention.

La seule piste favorable est issue d'une circulaire administrative selon laquelle, si le représentant légal est de bonne foi, « l'infraction de non-désignation pourra faire l'objet d'un classement sans suite ». Cela suppose toutefois de contester l'amende pour non-dénonciation devant un tribunal.







4.

Les modes alternatifs de mobilité des salariés

Les questions liées aux modes de déplacement plus écologiques que le véhicule thermique et à leur traitement social et fiscal ont pris un essor important au cours des dernières années.

Ces questions sont liées d'abord à la promulgation de plusieurs mesures visant soit à promouvoir les « mobilités douces », à travers par exemple un régime fiscal et social favorable, soit à contraindre les entreprises à s'emparer de ce thème.

Les entreprises ont surtout dû appréhender des questions pratiques telles que l'utilisation par les salariés de moyens de transport autres que l'automobile ou l'alternance de ces moyens de transport pour les trajets domicile – travail.

Le présent chapitre présente les mécanismes de promotion de modes de transport autres que l'automobile.

A. Éléments de contexte

Face à la densification de la mobilité urbaine, aux prises de conscience individuelles, aux nouvelles offres de transport (services de location de cycles...) et à la diversité des aménagements du temps de travail, employeurs et salariés cherchent des solutions alternatives ou cumulatives au transport automobile. Cela passe notamment par la recherche de moyens autres ou complémentaires à la voiture, pour les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail.

Les employeurs ont également le souhait d'accompagner leurs salariés dans leurs besoins personnels. Les stratégies de « marque employeur » visent à renforcer la fidélisation de leurs collaborateurs et accroître leur attractivité vis-à-vis des candidats.

Le législateur s'est saisi de ces enjeux économiques, sociaux et de santé publique à plusieurs reprises au cours de ces dernières années.

Historiquement, ce sont surtout les véhicules automobiles et le carburant qui faisaient l'objet d'un financement patronal – si l'on excepte le financement partiel des titres d'abonnement à un réseau de transports en commun.

Plusieurs lois ont institué des mécanismes divers au cours des années 2010 : « indemnités kilométriques vélo », indemnités « covoiturage », etc.

Ces mesures ont eu des effets positifs, mais se sont avérées trop ciblées et parfois complexes à mettre en œuvre. Les dispositifs existants étaient en effet disparates et malaisés à articuler.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a plus profondément modifié les possibilités de prise en charge par un employeur des frais de trajet domicile – travail de ses salariés. À travers cette loi, qui fonde toujours les pratiques actuelles, les entreprises ont en effet la faculté de rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement domicile – travail dès lors qu'ils utilisent un mode de déplacement réduisant la pollution, en leur versant une allocation forfaitaire unique constituant un « forfait mobilités durables » et qui a vocation à couvrir plusieurs modes de transport. Un régime fiscal et social attractif a été instauré.

Les entreprises ont également une obligation de négocier chaque année des mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail ou à adopter un plan unilatéral sur ce thème. Cela contraint dans les faits la majorité des entreprises à s'emparer de ce sujet.

Plusieurs réformes sont intervenues depuis, pour aménager ou compléter le mécanisme du forfait mobilités durables. À titre d'exemple, le « titre mobilité » qui a été institué sur le modèle du titre restaurant, est un titre dématérialisé et prépayé permettant au salarié de payer certains frais liés à ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail.

Ces nouvelles solutions de mobilités s'inscrivent dans un contexte d'essor de nouvelles formes de travail (télétravail, travail en flex office etc.).

Le cadre législatif est ainsi passé en quelques années d'une focalisation sur la mise à disposition de véhicules et le remboursement de frais de carburant

à une diversification des modes de transport pouvant être financés par l'employeur et à la promotion de moyens de transport moins individualisés (covoiturage, vélopartage ou autopartage...).

Cependant, alors que le régime social du forfait mobilités durables avait été rendu plus attractif au cours des années 2022 à 2024, le plafond d'exonération de cotisations sociales y afférent a été légèrement

revu à la baisse pour l'année 2025. L'équilibre entre la promotion de modes de transport autres que la voiture et le contrôle des finances publiques reste continuellement en débat.

De plus, les règles en place demeurent complexes et centrées sur les trajets en zones urbaines au sein desquelles les salariés ont à leur disposition plusieurs moyens de déplacement.

B. La mesure phare : le forfait mobilités durables (FMD)

1. QU'EST-CE QUE LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES ?

L'employeur peut prendre en charge les frais de déplacement de ses salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail dans le cadre d'un « forfait mobilités durables » (articles L.3261-3-1 et R.3261-13-1 et suivants du Code du travail).

Le forfait mobilités durables est la clé de voûte des dispositifs d'incitation des employeurs à participer au financement de modes de transport alternatifs au véhicule thermique individuel.

Il a été institué dans un souci de simplicité en prévoyant la mise en place d'un dispositif d'aide patronale unique pour plusieurs modes de transport : covoiturage, vélo, utilisation ponctuelle des transports en commun, etc.

Son déploiement demeure toutefois complexe en pratique, et est surtout adapté aux zones urbaines

(sauf s'agissant du covoiturage).

Ainsi, **le forfait mobilités durables permet d'englober la prise en charge des frais de déplacement des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail ayant recours aux modes de déplacement suivants :**

- Un cycle personnel (électrique ou non), dont les vélos mais aussi les véhicules à trois roues de type vélomobile et tricycle couché (mais non les frais d'abonnement à un service public de location de vélos) ;
- Le covoiturage en tant que passager ou conducteur, y compris avec un membre de la famille du salarié ;
- Les transports publics, hors abonnements pris en charge par l'employeur à titre obligatoire (ce qui réserve le forfait aux salariés qui n'utilisent que ponctuellement les transports en commun) ;



4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés

- Les services de mobilité partagée comprenant :
 - La location ou la mise à disposition en libre-service de certains véhicules (cyclomoteurs, motocyclettes, vélos électriques ou non...) accessibles sur la voie publique, qu'ils soient équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique lorsqu'ils sont motorisés (trottinettes, gyropodes...) ;
 - Les services d'autopartage permettant la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules à faibles émissions (véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène).
- Les engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) des particuliers (trottinette, gyropode, skateboard, hoverboard...). Cela permet une meilleure prise en compte des salariés de certaines villes, espaces périurbains ou ruraux dans lesquels les services de mobilité partagée ne sont pas développés.

FOCUS

La marche à pied, les taxis (dont les taxi-vélos), les VTC et les abonnements de train ne constituent pas, à ce jour, des modes de déplacement éligibles.



2. COMMENT LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES EST-IL MIS EN PLACE ?

Le montant, les modalités et les critères d'attribution de la prise en charge des frais de transport au titre du forfait mobilités durables sont déterminés :

- Par un accord collectif d'entreprise ou interentreprises ou, à défaut, par un accord collectif de branche;
- En l'absence d'accord, par décision unilatérale de l'employeur après avoir consulté, le cas échéant, le comité social et économique.

La mise en place d'une décision unilatérale ne peut intervenir que dans un second temps, après l'échec d'une négociation, si l'entreprise dispose d'organisations syndicales.

Si la mise en place du forfait mobilités durables reste facultative, il est rappelé que la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail constitue un thème des négociations obligatoires et doit faire l'objet d'un plan unilatéral à défaut d'accord, dans certaines entreprises (cf. ci-après).

3. COMMENT EST ALLOUÉ LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES ?

3.1. Salariés concernés

L'employeur doit veiller à respecter un **principe d'égalité de traitement** entre les salariés éligibles au forfait mobilités durables, qui doivent en bénéficier selon les mêmes modalités.

Les intérimaires, apprentis et stagiaires y sont également éligibles.

Un salarié absent un mois complet, ou qui n'a pas utilisé un mode de déplacement autorisé pendant un mois complet, ne peut être éligible à aucune somme au titre du forfait mobilités durables pour ce mois.

FOCUS

Les salariés travaillant à temps partiel

Un aménagement est possible pour les salariés à temps partiel travaillant moins de 50 % d'un temps plein : l'allocation forfaitaire peut être proratisée par rapport à la moitié de la durée du travail à temps plein, c'est-à-dire par rapport à 17,5 heures de travail (50 % de 35 heures). Exemple : une entreprise octroie à ses salariés éligibles un forfait mobilités durables à hauteur de 30 € par mois.

Un salarié éligible travaille 28 heures par semaine soit 80 % d'un temps plein. S'il en remplit les conditions, l'entreprise doit lui verser le montant total du forfait mobilités durables, soit 30 € par mois.

Un deuxième salarié éligible travaille 17,5 heures par semaine soit 50 % d'un temps plein. S'il en remplit les conditions, l'entreprise doit, là encore, lui verser le montant intégral du forfait mobilités durables, soit 30 € par mois.

En revanche, un troisième salarié éligible travaille 14 heures par semaine soit 40 % d'un temps plein. S'il en remplit les conditions, l'entreprise peut choisir de lui verser un forfait mobilités durables à hauteur de 24 € par mois ($30 \text{ €} \times [14 \text{ heures} / 17,5 \text{ heures}]$).

3.2. Le forfait alloué

Par essence même, le forfait mobilités durables prend la forme d'une **allocation forfaitaire**, dont le montant peut être fixé indifféremment selon la distance parcourue et/ou le ou les modes de déplacement utilisés par le salarié.

Les modalités sont donc fixées de façon interne à l'entreprise.

Le ministère de la Transition écologique distingue la forme que peut prendre le forfait en fonction du mode de déplacement éligible.

Il en ressort que, pour le vélo ou le vélo à assistance électrique, une entreprise peut octroyer un montant

forfaitaire par kilomètre parcouru ou par nombre de jours de pratique du vélo comme un forfait conditionné à la seule pratique du vélo, indifféremment du nombre de kilomètres parcourus ou de trajets réalisés.

Une entreprise pourrait donc octroyer à ses salariés éligibles un forfait mobilités durables à hauteur de 1,5 € par jour où le salarié a utilisé son vélo personnel, un forfait à hauteur de 0,25 € par kilomètre parcouru avec un vélo personnel, comme un forfait mensuel de 20 €, indifféremment du nombre de jours d'utilisation de ce mode de déplacement ou de la distance réellement parcourue, sous réserve de la réalisation effective de trajets en vélo.

Il est possible enfin de prévoir des aides ponctuelles sur la base des dépenses réelles comme l'aide à l'achat, la location, l'entretien ou la réparation d'un vélo, l'achat d'équipements de sécurité ou l'abonnement à un stationnement sécurisé de vélo par exemple.

Pour le covoiturage, l'entreprise peut octroyer un montant forfaitaire conditionné à la seule pratique du covoiturage ou prendre en charge tout ou partie des frais engagés dans le cadre du partage des frais entre le conducteur et les passagers.

Pour les engins de déplacement personnels en location ou en libre-service ainsi que les véhicules en autopartage, l'entreprise peut prendre en charge tout ou partie des frais de location.

Pour les transports en commun (hors abonnements), l'entreprise peut participer à l'achat des titres de transports.

Même si les dispositions relatives au forfait mobilités durables ne précisent pas s'il est possible de prévoir un dispositif différent par mode de transport, ces précisions administratives semblent induire qu'une telle ventilation est envisageable.

Il serait alors possible de prévoir un forfait ou un barème pour l'utilisation du vélo, un autre barème en cas de covoiturage, un remboursement réel des frais de transports publics, etc.

À défaut de précision administrative contraire, il semble possible également de prévoir une somme forfaitaire annuelle, versée mensuellement.

4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés

Le mécanisme étant par nature forfaitaire, le plus simple semble de prévoir un mode de remboursement unique, c'est-à-dire :

- Une somme forfaitaire allouée quel que soit le mode de déplacement utilisé (sous réserve que ce mode figure parmi ceux autorisés);
- Une somme versée par jour ou par trajet, que le salarié utilise son vélo, transporte des salariés ou soit transporté en covoiturage, etc.;
- Une indemnité kilométrique d'un montant identique quel que soit le mode de déplacement.

En pratique, le versement d'indemnités kilométriques ou d'une indemnité quotidienne alourdirait la gestion du forfait puisque cela impliquerait de justifier du nombre de trajets et/ou de la distance parcourue.

Il peut à cet égard être intéressant de prévoir une somme annuelle ou mensuelle sans s'attacher à un calcul basé sur un nombre de jours ou des distances. L'allocation forfaitaire issue du forfait mobilités durables vient d'ailleurs se substituer aux indemnités kilométriques « vélo ». Toutefois, les entreprises qui allouaient de telles indemnités à la date d'entrée en vigueur du forfait mobilités durables peuvent continuer à le faire dès lors qu'elles sont conformes aux dispositions applicables au forfait mobilités durables.

FOCUS

Le titre mobilité

Le versement de l'allocation forfaitaire peut être effectué directement par l'employeur, le plus souvent de façon mensuelle ou annuelle par ajout à la paie.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, il est possible de recourir de manière alternative au « titre mobilité ».

Il s'agit d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, basée sur le modèle du titre restaurant. Il est nominatif, dispose d'une durée d'utilisation limitée et doit pouvoir se bloquer automatiquement en cas d'utilisation non conforme.

Ces titres mobilité sont émis par des prestataires spécialisés qui les cèdent aux employeurs, lesquels les remettent aux salariés.

Les titres mobilité peuvent être utilisés auprès d'entreprises agréées qui justifient fournir au moins un service relatif aux mobilités durables (vente, location, entretien, réparation de vélos ou de véhicules électriques, vente de titres de transports, services de covoiturage...).



4. QUEL RÉGIME FISCAL ET SOCIAL S'APPLIQUE AU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES ?

Sous réserve d'en remplir les conditions, les sommes versées aux bénéficiaires sont par principe exonérées de cotisations sociales et de CSG-CRDS **dans la limite de 600 € par an depuis le 1^{er} janvier 2025**.

Les sommes versées sont exonérées d'impôt sur le revenu dans les mêmes conditions et limites.

Pour bénéficier de ce régime favorable, l'allocation forfaitaire doit être utilisée conformément à son objet. À cette fin, pour chaque année civile, l'employeur doit recueillir auprès des salariés un justificatif de paiement ou une attestation sur l'honneur relatif à l'utilisation effective d'un ou plusieurs des modes de déplacement entrant dans le champ de ce dispositif.

Ces justificatifs sont essentiels et concernent selon nous tant le mode de déplacement utilisé que son usage effectif au cours de la période indemnisée.

En cas de versement d'un forfait par trajet ou en fonction de la distance parcourue, des justificatifs de ces éléments sont nécessaires.

L'exonération sociale de la prise en charge de certains frais de transport dans le cadre du forfait mobilités durables ne peut pas se cumuler avec la déduction forfaitaire spécifique pour frais professionnels.

Le mécanisme du forfait mobilités durables donne lieu à des dispositions peu détaillées et les précisions administratives sont encore peu éclairantes. Sa mise en place implique donc une attention particulière pour demeurer dans le champ des exonérations sociales et fiscales.

En toute hypothèse, il reste possible en matière sociale d'effectuer un rescrit auprès de l'URSSAF, afin de s'assurer de la conformité des pratiques de l'entreprise.

5. COMMENT S'ARTICULENT LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES ET LES AUTRES DISPOSITIFS DE PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE TRANSPORT DOMICILE - TRAVAIL ?

Le forfait mobilités durables peut se cumuler :

a) Avec la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement aux transports publics

Il est rappelé que les employeurs ont l'obligation de rembourser une partie des titres d'abonnement aux transports en commun (et services publics de location de vélos) pour les salariés qui les utilisent pour effectuer les trajets domicile – travail, à hauteur de 50 % du prix des titres d'abonnement au moins et sous réserve de justificatifs.

Ce remboursement est exonéré de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu si le salarié n'a pas fixé sa résidence en un lieu anormalement éloigné de son lieu de travail pour convenances personnelles (absence de contraintes familiales ou de difficultés particulières à trouver un emploi).

L'employeur doit procéder au remboursement de ces titres d'abonnement et peut au-delà allouer un forfait mobilités durables au même salarié, s'il justifie que celui-ci alterne entre plusieurs modes de déplacement.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, l'exonération sociale résultant de la prise en charge cumulée par l'employeur d'un forfait mobilités durables et des frais d'abonnement aux transports publics ne peut pas excéder un total de 900 € par an ou, s'il excède à lui seul ce plafond, le montant de la prise en charge des frais d'abonnement.

b) Avec la prime carburant

L'employeur des salariés qui utilisent leur véhicule personnel pour les trajets domicile – travail peut rembourser leurs frais de carburant ou d'alimentation d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou à hydrogène, **par le dispositif de la prime carburant présenté au [Chapitre 3](#)**.

Ce remboursement est exonéré de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu dans la limite de 300 € par an en 2025, sous diverses conditions.

4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés

La prime carburant peut se cumuler avec le forfait mobilités durables, pour les salariés qui alternent les modes de déplacement.

Dans ce cas, la prise en charge totale est exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu dans la limite en 2025 de 600 € par an et par salarié dont 300 € maximum au titre des frais de carburant, sous réserve de justifier des conditions propres à chaque dispositif.

Par ailleurs, la loi ne précise pas si le forfait mobilités durables est compatible avec le versement d'indemnités kilométriques allouées pour les trajets domicile - travail, là encore pour les salariés qui alternent entre les modes de transport selon les jours ou les semaines et qui réunissent les conditions propres à chaque mécanisme.

⚠ Si rien ne semble s'y opposer par principe, il est conseillé d'attendre des précisions administratives ou d'interroger l'URSSAF avant d'instituer un tel cumul de régimes.



CAS PRATIQUES

Exemple 1 : Un salarié a bénéficié au cours d'une année de la prise en charge :

- Du forfait mobilités durables à hauteur de 240 € (20 € / mois);
- Et des frais d'abonnement à un service public de location de vélos à hauteur de 400 €.

L'exonération de charges sociales et d'impôt sur le revenu de l'avantage résultant de la prise en charge de ces frais cumulés est limitée à 900 €. Au cas particulier, l'avantage total résultant de leur prise en charge s'élève à 640 €. Il est donc exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu en totalité.

Exemple 3 : Un salarié a bénéficié au cours d'une année de la prise en charge :

- De son abonnement de transports publics à hauteur de 840 € (70 € / mois) ;
- Du forfait mobilités durables à hauteur de 180 € (15 € / mois).

L'exonération de charges sociales et d'impôt sur le revenu de l'avantage résultant de la prise en charge de ces différents frais est limitée à 900 € ou au montant de l'abonnement de transports publics s'il est plus élevé. Au cas particulier, l'avantage résultant de leur prise en charge s'élève à 1020 € au total. Il est donc exonéré à hauteur de 900 € (le seul abonnement au réseau de transports en commun est d'un montant inférieur) et soumis à charges sociales et imposé à hauteur de 120 €.

Exemple 2 : Un salarié a bénéficié au cours d'une année de la prise en charge :

- Du forfait mobilités durables à hauteur de 300 € (25 € / mois);
- Des frais d'alimentation d'un véhicule électrique à hauteur de 300 € (30 € / mois sur 10 mois) et de frais de carburant à hauteur de 60 € (30 € / mois sur 2 mois) dans le cadre de la prime carburant.

L'exonération de charges sociales et d'impôt sur le revenu de l'avantage résultant de la prise en charge de ces différents frais est limitée à 600 €. Au cas particulier, l'avantage résultant de leur prise en charge s'élève à 660 € au total. Il est donc soumis à charges sociales et imposé à hauteur de 60 €.

Exemple 4 : un salarié a bénéficié au cours d'une année de la prise en charge :

- De son abonnement de transports publics à hauteur de 600 € (50 € / mois);
- Du forfait mobilités durables à hauteur de 240 € (20 € / mois).

L'exonération de charges sociales et d'impôt sur le revenu de l'avantage résultant de la prise en charge de ces différents frais est limitée à 900 € ou au montant de l'abonnement de transports publics s'il est plus élevé. Au cas particulier, l'avantage résultant de leur prise en charge s'élève à 840 € au total. Il est donc intégralement exonéré de cotisations sociales (si les conditions de mise en place des mécanismes sont respectées et les justificatifs nécessaires sont recueillis).

C. Le forfait mobilités durables – Premier bilan et perspectives

1. L'ADOPTION LENTE DU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES

Un « baromètre forfait mobilités durables » a été publié en février 2024 par le ministère des Transports et l'Agence pour la transition écologique (ADEME), sur la base d'un sondage réalisé auprès de 600 personnes issues du secteur privé.

Le forfait mobilités durables est mis en place dans 29 % des entreprises interrogées. Le dispositif est encore méconnu par près de deux personnes sur cinq, parmi celles interrogées.

Les entreprises qui ont institué le forfait mobilités durables avaient pour principales motivations le souhait de répondre à une demande des salariés, l'amélioration du pouvoir d'achat de ceux-ci et la valorisation de pratiques vertueuses.

Les modes de déplacement mis en avant le plus souvent par le biais du forfait mobilités durables sont le vélo, les transports en commun hors abonnement et le covoiturage. Ces modes de transport correspondent également aux usages privilégiés par les salariés.

Lorsqu'il est utilisé seul, le montant moyen annuel du forfait est de l'ordre de 418 € à 426 €.

Son calcul varie selon les entreprises : celles-ci allouent une allocation forfaitaire conditionnée par la pratique des modes éligibles ou bien un remboursement sur la base d'un nombre de trajets ou de kilomètres parcourus.

Les entreprises soulèvent toutefois des difficultés de mise en place du forfait, liées notamment à un manque de compréhension et d'informations, à des difficultés administratives et à des risques en cas de contrôle (justificatifs, cumul des montants).

Au-delà, l'augmentation du plafond d'exonération sociale et fiscale constituerait, selon ces entreprises, la réforme qui serait la mieux à même d'accroître l'attractivité du forfait mobilités durables.

En l'état, au sein des entreprises qui n'ont pas mis en place ce forfait, 54 % d'entre elles n'envisagent pas de le faire à l'avenir. La majorité juge que cela ne serait pas utile – ce qui renvoie probablement au fait que le forfait mobilités durables est avant tout adapté aux grandes zones urbaines.

Enfin, en moyenne, seuls 49 % des salariés utilisent effectivement le forfait mobilités durables au sein de leur entreprise lorsque celui-ci est institué. C'est peut-être là le principal axe de développement de ce mécanisme.





FOCUS

Les restrictions à l'utilisation d'un véhicule

Le covoiturage promu par le forfait mobilités durables soulève plusieurs questions liées à son articulation avec la mise à disposition d'un véhicule de fonction.

Ainsi, un employeur peut être tenté de limiter l'usage d'un véhicule de fonction, et interdire le covoiturage avec ce véhicule. Cela se comprend notamment par la volonté d'éviter une double indemnisation – la mise à disposition d'un véhicule et le bénéfice d'indemnités de covoiturage – mais peut se heurter à la liberté dont dispose un salarié lors de l'usage privé de son véhicule.

Plus généralement, une entreprise peut souhaiter interdire d'autres usages tels que la conduite d'un véhicule de fonction par un conducteur autre que le salarié ou l'utilisation du véhicule à l'étranger, qui s'expliquent par des questions de responsabilité et d'assurance mais qui peuvent là encore se heurter à la liberté de l'usage privé.

Les garanties d'assurance présentent une importance particulière à cet égard.

Les circonstances de fait sont essentielles pour traiter ces sujets, qui doivent en toute hypothèse être abordés lors de la mise en place d'une politique de mise à disposition de véhicules ou du forfait mobilités durables.

4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés

2. EXEMPLES ET EXPÉRIENCES

De nombreux accords collectifs mis en place au sein de grands groupes ou de grandes entreprises offrent désormais des indications sur la mise en œuvre de ce dispositif.

Accord	Dispositif mis en place
Exemple 1	Bénéficiaires Tous les salariés (alternants et stagiaires inclus), quelles que soient la nature de leur contrat de travail, leur durée du travail, leur catégorie professionnelle et leur ancienneté, à l'exception de ceux n'exposant pas de frais au titre du trajet domicile-travail. Montant du forfait mobilités durables Au maximum 500 € par an. Modes de transport éligibles - Titres de transport hors abonnement et prise en charge de l'entreprise par un autre biais. - Vélo qu'il soit loué ou la propriété du salarié. - Covoiturage, en tant que conducteur ou passager. - Engins de déplacement personnels motorisés ou non tels que gyropodes ou trottinettes, qu'ils soient loués, en libre-service ou la propriété du salarié. - Tout autre service de mobilité partagée, à savoir la location ou mise à disposition en libre-service de cyclomoteurs ou de motocyclette ou service d'autopartage de véhicules à moteur à faible émission (véhicules hybrides, hybrides rechargeables ou à hydrogène). Modes d'indemnisation - Indemnisation fixée à 0,50 centimes d'euro par kilomètre parcouru à vélo ou en engin de déplacement personnel motorisé ou non, multipliée par le nombre de jours effectivement travaillés (dans la limite d'un aller-retour). - Montant forfaitaire de 2 € par trajet en cas de covoiturage ou d'utilisation d'un service d'autopartage, passager ou conducteur, dans la limite d'un aller-retour par jour. Justificatifs Attestation sur l'honneur mensuelle, renseignant les kilomètres parcourus ou les trajets en covoiturage, autopartage, etc. dans un logiciel dédié. Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul possible avec la prise en charge obligatoire des transports en commun ou de service public de location de vélo, dans la limite de l'exonération légale.
Exemple 2	Bénéficiaires Tous les salariés, quelles que soient la forme, la nature de leur contrat de travail (CDI, CDD, alternance, temps complet ou temps partiel, stage) et leur ancienneté. Montant du forfait mobilités durables Au maximum 150 € par an. Modes de transport éligibles - Vélo classique ou vélo électrique. - Covoiturage, en tant que conducteur ou passager. - Transports publics hors prise en charge obligatoire des transports en commun. - Location ou mise à disposition en libre-service d'engins équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique lorsqu'ils sont motorisés. - Engin de déplacement personnel non motorisé ou équipe d'un moteur non thermique inférieur à 4 kW (gyropode, trottinette, etc.). - Tout autre mode de transport qui entrerait dans le champ du forfait mobilités durables à la suite d'une éventuelle évolution des dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles. Modes d'indemnisation Participation journalière forfaitaire de 3 € en cas d'utilisation d'un des modes de transport éligibles. Justificatifs - Attestation sur l'honneur mensuelle, dans laquelle le salarié déclare effectuer les trajets entre sa résidence habituelle et son lieu de travail selon un mode de transport visé par le présent accord. - Et/ou justificatifs (exemples : achat de titres de transports en commun à l'unité ou location) de ces mêmes équipements. Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul possible avec la prise en charge obligatoire des transports en commun.

Accord	Dispositif mis en place
Exemple 3	Bénéficiaires Tous les salariés; exclusion des stagiaires. Montant du forfait mobilités durables Au maximum 300 € par an. Modes de transport éligibles - Vélo et trottinette. - Covoiturage, en tant que conducteur ou passager. Modes d'indemnisation Forfait annuel fonction du nombre de trajets accomplis par un mode de transport éligible : - Forfait annuel de 300 € pour 110 trajets aller-retour au moins. - Forfait annuel de 200 € pour 80 trajets aller-retour au moins. - Forfait annuel de 150 € pour 60 trajets aller-retour au moins. - Forfait annuel de 80 € pour 40 trajets aller-retour au moins. Justificatifs Attestation sur l'honneur. Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul interdit avec la prise en charge obligatoire des transports en commun.
Exemple 4	Bénéficiaires Tous les salariés ne disposant pas d'un autre dispositif de financement patronal aux déplacements domicile – travail. Montant du forfait mobilités durables Au maximum 500 € par an. Modes de transport éligibles - Vélo classique ou vélo électrique. - Covoiturage, en tant que conducteur ou passager. - Titres de transport en commun. - Certains engins de déplacement loués ou personnels. Modes d'indemnisation - Fraction des frais réels d'achat, de location ou de réparation d'un vélo. - Forfait lié à la pratique du vélo dans la limite de 100 €. - Quote-part des frais d'utilisation d'un véhicule en cas de covoiturage. - Remboursement de l'achat de titres de transport. - Remboursement d'une quote-part des frais réels de location d'un engin de déplacement (ou versement d'un forfait pour les véhicules personnels). Justificatifs - Attestation sur l'honneur de l'utilisation d'un mode de déplacement couvert par le forfait mobilités durables. - Et justificatifs en cas de remboursement sur la base de dépenses réelles. Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Absence de cumul possible avec la prise en charge obligatoire des abonnements aux réseaux de transports en commun.

4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés

Accord	Dispositif mis en place
Exemple 5	Bénéficiaires Tous les salariés et stagiaires sauf ceux bénéficiant d'un véhicule de fonction. Montant du forfait mobilités durables Au maximum 400 € par an. Modes de transport éligibles - Vélo et trottinette. - Covoiturage, en tant que conducteur ou passager. Modes d'indemnisation - 1,50 € par personne et par trajet domicile – travail effectué en covoiturage. - 0,25 € par kilomètre effectué à vélo lors du trajet domicile – travail. Justificatifs Attestation sur l'honneur. Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul avec la prise en charge obligatoire des transports en commun dans la limite de 400 € par an.
Exemple 6	Bénéficiaires Tous les salariés ayant au moins 6 mois d'ancienneté et habitant à plus d'1 kilomètre de leur lieu de travail. Montant du forfait mobilités durables Au maximum 200 € par an. Modes de transport éligibles - Vélo personnel ou trottinette. Modes d'indemnisation - Versement de 50 % du forfait chaque semestre si le salarié a effectué au moins 50 déplacements à vélo ou trottinette sur cette période. Justificatifs Attestation sur l'honneur incluant un engagement de respect du Code de la route. Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul avec la prise en charge obligatoire des transports en commun.

(source : Légifrance)



FOCUS

Questions à se poser et recommandations

L'absence de précisions des textes relatifs au forfait mobilités durables est un obstacle mais laisse aussi davantage de liberté dans la conception d'un régime adapté aux besoins de chaque entreprise.

Dans ce cadre, avant de négocier un tel forfait, il convient d'identifier les besoins des salariés et, pour ce faire, de se poser les bonnes questions :

- Quels modes de transport utilisent-ils essentiellement ?
- Quels réseaux de transports en commun ou équipements de mobilité en partage existent à proximité ?
- Quelle est la distance moyenne des trajets entre le domicile et le lieu de travail ?
- Quel est le coût moyen d'un trajet en voiture thermique, ou en transports en commun ?
- Les salariés changent-ils régulièrement ou ponctuellement de mode de déplacement ?
- Les horaires de travail sont-ils globalement identiques entre les salariés ?
- Les salariés bénéficient-ils déjà d'un remboursement de frais de trajet (transports en commun, prime transport) ?
- L'entreprise souhaite-elle aider à financer des frais de trajet, ou davantage l'achat d'équipements ?
- L'entreprise dispose-t-elle de moyens de suivi administratif ?
- Des salariés bénéficient-ils par ailleurs de la mise à disposition d'un véhicule ?

Lorsque les salariés utilisent massivement leur véhicule personnel et qu'il n'existe pas de réelle alternative (absence de réseaux de transports en commun ou distance moyenne parcourue trop importante), le covoiturage est naturellement mis en avant dans le cadre du forfait mobilités durables.

Cependant, si les distances moyennes parcourues sont raisonnables, un forfait qui promeut l'utilisation du vélo – voire une aide à l'achat d'un cycle – peut être négocié.

Si les salariés bénéficient déjà d'une prime transport, le forfait mobilités durables doit être d'un montant tel qu'il n'excède pas le plafond d'exonération sociale et fiscale.

Si les salariés alternent entre les modes de déplacement et utilisent notamment les transports en commun de façon régulière, un forfait couvrant tous les types de déplacements autorisés peut être institué.

Le covoiturage est souvent peu attractif si les salariés ont des horaires de travail individualisés.

Une prime forfaitaire basée sur la seule attestation de l'utilisation de modes alternatifs de déplacement doit être privilégiée si l'entreprise ne dispose pas des ressources pour effectuer un suivi strict des trajets des salariés.

Les salariés qui bénéficient d'un véhicule mis à disposition par l'entreprise sont le plus souvent exclus du bénéfice du forfait mobilités durables.

Ces questions et observations ne sont qu'une partie de celles qui doivent guider la réflexion sur le forfait mobilités durables.

D. Les accords et plans de mobilité

1. UNE NÉGOCIATION COLLECTIVE OBLIGATOIRE

Des négociations doivent être menées dans toutes les entreprises qui emploient au moins 50 salariés et disposent de délégués syndicaux. Ces négociations sont en principe annuelles, même si un accord peut aménager la périodicité et certains thèmes de négociation.

En l'absence d'un tel accord d'aménagement, l'employeur doit engager chaque année une négociation entre autres sur l'égalité professionnelle et la qualité de vie au travail.

Dans ce cadre, dans les entreprises dont 50 salariés au moins sont employés sur un même site, un point de la négociation a trait aux **mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail**.

Doit notamment être abordée la réduction du coût de la mobilité en incitant à l'usage des modes de transport vertueux ainsi que par la prise en charge des frais de trajet domicile – travail, en particulier via la prime carburant ou du forfait mobilités durables. Ainsi, l'ensemble des modalités de participation de l'employeur aux frais de trajet domicile – travail évoqués dans le présent chapitre et le précédent doivent faire l'objet d'une négociation, dans l'optique de mettre en place une telle participation – sans obligation de résultat – et de privilégier les modes de déplacement verts.

2. LE PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR

La loi du 17 août 2015 pour la Transition énergétique et la croissance verte avait rendu obligatoire, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, la

mise en place d'un « plan de déplacements entreprise (PDE) ».

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a réformé les obligations en la matière. Désormais, à défaut d'accord collectif conclu au terme de la négociation évoquée ci-dessus, l'employeur d'au moins 50 salariés doit élaborer un « plan de mobilité employeur » (PDME) afin d'améliorer la mobilité des salariés. Les employeurs situés sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur commun.

Ce plan doit prévoir des dispositions visant à soutenir les déplacements domicile – travail des salariés, notamment la prise en charge des frais de transports personnels. Il est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

Cette prise en charge des frais domicile - travail des salariés peut être complétée par des mesures diverses et incitatives, comme :

- La mise à disposition de plateformes de covoiturage inter-sites ou interentreprises sur un territoire délimité afin d'organiser le covoiturage;
- L'amélioration de la desserte de certaines zones par les transports en commun, en mettant en place des systèmes de navette (le cas échéant de manière mutualisée entre plusieurs entreprises);
- La mise en œuvre d'actions d'information sur les pistes cyclables, la sécurité à vélo, le Code de la route;
- L'installation dans l'entreprise de parkings ou d'accès sécurisés au rangement de vélos, trottinettes, de douches pour leurs utilisateurs;
- L'installation de bornes de recharge des véhicules électriques...

FOCUS

Les employeurs situés dans des bâtiments constituant principalement un lieu de travail neufs lors de leur construction ou dotés d'un parking pour les voitures d'au moins 10 places, doivent installer des parkings sécurisés pour les vélos. L'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments fixe le nombre minimal de places de parking pour les vélos en fonction de la catégorie du bâtiment concerné.

E. Les mesures complémentaires

1. LE REMBOURSEMENT DES TITRES D'ABONNEMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Les mesures récentes en faveur des modes de déplacement alternatifs aux véhicules individuels ne doivent pas faire oublier l'obligation de l'employeur de rembourser au moins 50 % du coût des titres d'abonnement à un service de transports en commun ou un service public de location de vélos.

Ces services doivent être utilisés par les salariés pour leurs trajets domicile – travail et le remboursement est assorti d'une exonération de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu.

L'obligation de remboursement ainsi que l'exonération fiscale et sociale est applicable quelle que soit la distance parcourue, sous réserve de la remise ou de la présentation des titres de transports ou d'une copie de l'abonnement souscrit par le salarié.

Une prise en charge au-delà de 50 % est possible. L'exonération fiscale et sociale est alors possible dans la limite des frais réellement engagés par le salarié et sous réserve que la résidence ne soit pas fixée dans une autre région que celle où l'employeur est implanté pour convenances personnelles.

Par exception, pour les années 2022 à 2025, la part de la prise en charge qui excède l'obligation légale de 50 % bénéficie d'une exonération fiscale et sociale dans les mêmes conditions, dans la limite de 25 % du coût des titres.

Ce remboursement ne peut en principe pas se cumuler avec la prime carburant. En revanche, il est cumulable avec le forfait mobilités durables dans les conditions évoquées dans le présent chapitre.

2. LE CRÉDIT MOBILITÉ

Certaines sociétés proposent à leurs salariés le mécanisme du « crédit mobilité » comme alternative à la mise à disposition d'un véhicule de fonction.

Certains salariés font en effet une utilisation privée limitée de leur véhicule, de sorte qu'une mise à disposition permanente ne se justifie pas.

Ce dispositif incite alors les salariés à renoncer

totale ou partiellement à leur véhicule de fonction. En échange, ils bénéficient d'un crédit mobilité correspondant à l'allocation d'une somme en euros équivalente à la valorisation de l'avantage correspondant à la mise à disposition d'un véhicule de fonction. Les salariés ont ensuite la possibilité d'utiliser cette enveloppe budgétaire pour financer leurs déplacements personnels via d'autres moyens de transports (transports en commun, deux-roues, locations de voiture, taxi, train, etc.) comme bon leur semble jusqu'à épuisement du crédit.

Par exemple, plutôt que de prendre son véhicule de fonction pour partir en week-end, le collaborateur ayant choisi l'offre crédit mobilité peut réserver des billets de train pour lui et sa famille et louer une voiture sur place en utilisant le crédit mobilité mis à sa disposition.

La mise en place du crédit mobilité, encore rare, est facultative. Ce crédit mobilité, en ce qu'il correspond à l'allocation par l'employeur d'une somme d'argent, constitue un avantage qui doit être déclaré, imposé et soumis à cotisations sociales. À ce titre, ce dispositif apparaît moins favorable que le forfait mobilités durables, même si son objet est centré sur les trajets strictement personnels, à la différence de ce forfait.

La mise en place du crédit mobilité implique une attention particulière. Il reste possible en matière sociale d'effectuer un rescrit auprès de l'URSSAF, afin de s'assurer de la conformité des pratiques de l'entreprise.

3. L'AIDE À L'ACQUISITION D'UNE FLOTTE DE VÉLOS

Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements domicile - travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de cette flotte.

Selon l'administration fiscale, la limite de 25 % s'apprécie par achat ou location et non plus par exercice (doctrine référencée BOI-IS-RICI-20-30). La réduction d'impôt ne peut excéder 25 % du prix d'achat

4. Les modes alternatifs de mobilité des salariés

ou de la location de la flotte de vélos, y compris dans l'hypothèse où les dépenses afférentes sont engagées sur plusieurs exercices. Ces précisions sont applicables depuis la publication de cette mise à jour de la doctrine de l'administration fiscale, le 8 janvier 2025.

L'assiette de la réduction d'impôt est constituée des dotations aux amortissements du coût de l'acquisition des vélos, des dotations aux amortissements de la construction et de l'aménagement d'une aire de stationnement ou d'un local dédié, des frais d'assurance contre le vol, des frais d'entretien des vélos et des éventuels frais afférents à la location d'une aire de stationnement ou d'un local dédié. Les frais de location de vélos engagés par l'entreprise sont également éligibles, sous réserve que celle-ci ait souscrit un contrat de location d'une durée minimale de trois ans.

Le solde non imputé de la réduction d'impôt n'est ni restituable ni reportable.

Ce dispositif est applicable pour les frais engagés jusqu'au 31 décembre 2027.

4. LES AUTRES AIDES FINANCIÈRES INCITATIVES À L'UTILISATION DU VÉLO, DE LA TROTINETTE ET AUTRES CYCLES

Avec le forfait mobilités durables et autres prises en charge de frais de transport des salariés, certaines entreprises développent de plus en plus des aides financières destinées à promouvoir les modes de déplacements respectueux de l'environnement, qu'il est possible usuellement de retrouver dans des plans de mobilité employeur.

Il s'agit notamment :

- D'aides pour l'achat d'un vélo, d'une trottinette, d'un autre engin personnel vertueux et de leurs d'accessoires (« kit de sécurité » composé d'un casque, d'un gilet et de lampes réfléchissantes par exemple);
- De participations de l'employeur à l'entretien et la réparation de ces modes de déplacement.

À noter que ces aides et participations, si elles en remplissent les conditions, peuvent entrer dans le champ du forfait mobilités durables.

Afin d'inciter encore plus les employeurs à créer une véritable culture du vélo en entreprise, est déployé dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie le programme « Objectif employeur pro-vélo », soutenu notamment par le ministère de la Transition écologique, l'ADEME et la Fédération française des Usagers de la Bicyclette. Il propose à des employeurs de réaliser un parcours d'accompagnement personnalisé, en partie financé, à l'issue duquel ils obtiennent le label « Employeur Pro-Vélo », attestant de leur implication dans la promotion de ce mode de déplacement au sein de l'entreprise (via des stationnements sécurisés, services de formation ou techniques pour répondre aux besoins des salariés, prestations de conseils pour développer une véritable culture du vélo...).

En janvier 2025, 4 200 employeurs étaient engagés dans le dispositif « employeur pro-vélo » pour 240 000 collaborateurs concernés.

FOCUS

L'octroi d'aides nationales et locales pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE)

Depuis le 2 décembre 2024, le dispositif de prime à la conversion pour l'achat ou la location d'un vélo à assistance électrique est supprimé. Seules diverses aides locales permettent encore d'alléger, sous conditions, le coût d'acquisition d'un vélo à assistance électrique (prime à l'achat en Ile-de-France, primes VAE à Lyon et son agglomération ou à Toulouse, etc.).



FOCUS

L'incidence du télétravail

Le développement significatif du télétravail depuis plusieurs années peut inciter à mener une réflexion quant à la prise en charge des frais de trajet domicile – travail, à l'égard de salariés qui se rendent moins souvent dans les locaux de l'entreprise.

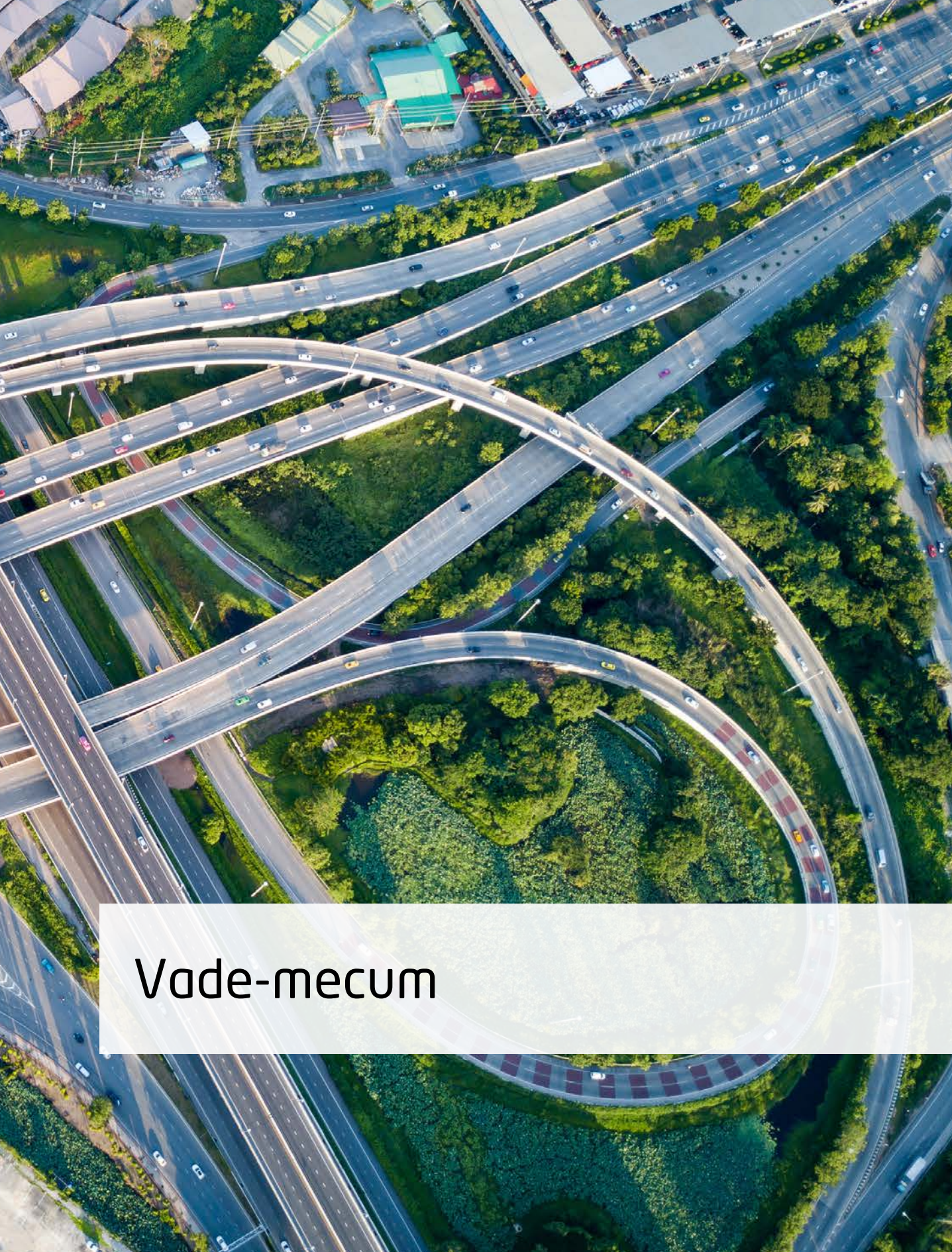
Ainsi, en cas de mise à disposition d'un véhicule individuel, l'évaluation de l'avantage en nature n'est pas affectée par le fait que le salarié effectue moins de trajets. Cela peut encourager à réduire le nombre de véhicules de fonction.

Le versement d'indemnités kilométriques au titre de trajets domicile – travail, basé sur les distances parcourues, est à l'inverse adapté si le nombre de trajets tend à se restreindre, mais les conditions d'exonération sociale et le suivi administratif requis demeurent des freins à ce dispositif.

La prime carburant et le forfait mobilités durables, par nature forfaitaires, sont moins adaptés à l'irrégularité du nombre de trajets mais peuvent à l'inverse s'adapter à des situations fluctuantes de salariés qui télétravaillent, utilisent leur véhicule ou les transports communs de façon alternée.

En toute hypothèse, le nombre de trajets effectués par les salariés et l'ampleur du télétravail doivent être pris en compte dans le cadre d'une réflexion sur la mobilité professionnelle.





Vade-mecum

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS
DE CO₂ - BARÈME WLTP
(À COMPTER DE 2025)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 9	0
De 10 à 50	1
De 51 à 58	2
De 59 à 90	3
De 91 à 110	4
De 111 à 130	10
De 131 à 150	50
De 151 à 170	60
À partir de 171	65

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS
DE CO₂ - BARÈME NEDC
(À COMPTER DE 2025)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 7	0
De 8 à 41	1
De 42 à 48	2
De 49 à 74	3
De 75 à 91	4
De 92 à 107	10
De 108 à 124	50
De 125 à 140	60
À partir de 141	65

TAXE ANNUELLE
SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ -
BARÈME PUISSANCE ADMINISTRATIVE
(À COMPTER DE 2025)

Puissance administrative (en CV)	Tarif applicable (en €)
Jusqu'à 3	1 750
De 4 à 6	2 500
De 7 à 10	4 250
De 11 à 15	5 000
À partir de 16	6 250

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS
DE CO₂ - BARÈME WLTP
(À COMPTER DE 2026)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 4	0
De 5 à 45	1
De 46 à 53	2
De 54 à 85	3
De 86 à 105	4
De 106 à 125	10
De 126 à 145	50
De 146 à 165	60
À partir de 166	65

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS
DE CO₂ - BARÈME NEDC
(À COMPTER DE 2026)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 3	0
De 4 à 37	1
De 38 à 44	2
De 45 à 70	3
De 71 à 87	4
De 88 à 103	10
De 104 à 120	50
De 121 à 136	60
À partir de 137	65

TAXE ANNUELLE
SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ -
BARÈME PUISSANCE ADMINISTRATIVE
(À COMPTER DE 2026)

Puissance administrative (en CV)	Tarif applicable (en €)
Jusqu'à 3	2 000
De 4 à 6	3 000
De 7 à 10	4 500
De 11 à 15	5 250
À partir de 16	6 500

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS
DE CO₂ - BARÈME WLTP
(À COMPTER DE 2027)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 40	0
De 41 à 48	1
De 49 à 80	2
De 81 à 100	3
De 101 à 120	4
De 121 à 140	10
De 141 à 160	50
A partir de 161	60
À partir de 171	65

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS
DE CO₂ - BARÈME NEDC
(À COMPTER DE 2027)

Tranches des émissions CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Jusqu'à 33	0
De 34 à 40	1
De 41 à 66	2
De 67 à 83	3
De 84 à 99	4
De 100 à 116	10
De 117 à 132	50
A partir de 133	60
À partir de 141	65

TAXE ANNUELLE
SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ -
BARÈME PUISSANCE ADMINISTRATIVE
(À COMPTER DE 2027)

Puissance administrative (en CV)	Tarif applicable (en €)
Jusqu'à 3	2 250
De 4 à 6	3 250
De 7 à 10	4 750
De 11 à 15	5 500
À partir de 16	6 750

 BARÈME CO₂ – WLTP (ENTRE LE 1^{ER} MARS ET LE 31 DÉCEMBRE 2025)

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 113	0	138	1 276
113	50	139	1 386
114	75	140	1 504
115	100	141	1 629
116	125	142	1 761
117	150	143	1 901
118	170	144	2 049
119	190	145	2 205
120	210	146	2 370
121	230	147	2 544
122	240	148	2 726
123	260	149	2 918
124	280	150	3 119
125	310	151	3 331
126	330	152	3 552
127	360	153	3 784
128	400	154	4 026
129	450	155	4 279
130	540	156	4 543
131	650	157	4 818
132	740	158	5 105
133	818	159	5 404
134	898	160	5 715
135	983	161	6 126
136	1 074	162	6 537
137	1 172	163	7 248

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
164	7 959
165	8 770
166	9 681
167	10 692
168	11 803
169	13 014
170	14 325
171	15 736
172	17 247
173	18 858
174	20 569
175	22 380
176	24 291
177	26 302
178	28 413

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
179	30 624
180	32 935
181	35 346
182	37 857
183	40 468
184	43 179
185	45 990
186	48 901
187	51 912
188	55 023
189	58 134
190	61 245
191	64 356
192	67 467
Supérieures à 192	70 000



BARÈME CO₂ - WLTP (2026)

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 106	0	131	1 276
106	50	132	1 386
107	75	133	1 504
108	100	134	1 629
109	125	135	1 761
110	150	136	1 901
111	170	137	2 049
112	190	138	2 205
113	210	139	2 370
114	230	140	2 544
115	240	141	2 726
116	260	142	2 918
117	280	143	3 119
118	310	144	3 331
119	330	145	3 552
120	360	146	3 784
121	400	147	4 026
122	450	148	4 279
123	540	149	4 543
124	650	150	4 818
125	740	151	5 105
126	818	152	5 404
127	898	153	5 715
128	983	154	6 126
129	1 074	155	6 537
130	1 172	156	7 248

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
157	7 959
158	8 770
159	9 681
160	10 692
161	11 803
162	13 014
163	14 325
164	15 736
165	17 247
166	18 858
167	20 569
168	22 380
169	24 291
170	26 302
171	28 413
172	30 624
173	32 935

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
174	35 346
175	37 857
176	40 468
177	43 179
178	45 990
179	48 901
180	51 912
181	55 023
182	58 134
183	61 245
184	64 356
185	67 467
186	70 578
187	73 689
188	76 800
189	79 911
Supérieures à 189	80 000



BARÈME CO₂ - WLTP (2027)

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 99	0	124	1 276
99	50	125	1 386
100	75	126	1 504
101	100	127	1 629
102	125	128	1 761
103	150	129	1 901
104	170	130	2 049
105	190	131	2 205
106	210	132	2 370
107	230	133	2 544
108	240	134	2 726
109	260	135	2 918
110	280	136	3 119
111	310	137	3 331
112	330	138	3 552
113	360	139	3 784
114	400	140	4 026
115	450	141	4 279
116	540	142	4 543
117	650	143	4 818
118	740	144	5 105
119	818	145	5 404
120	898	146	5 715
121	983	147	6 126
122	1 074	148	6 537
123	1 172	149	7 248

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
150	7 959
151	8 770
152	9 681
153	10 692
154	11 803
155	13 014
156	14 325
157	15 736
158	17 247
159	18 858
160	20 569
161	22 380
162	24 291
163	26 302
164	28 413
165	30 624
166	32 935
167	35 346
168	37 857

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
169	40 468
170	43 179
171	45 990
172	48 901
173	51 912
174	55 023
175	58 134
176	61 245
177	64 356
178	67 467
179	70 578
180	73 689
181	76 800
182	79 911
183	83 022
184	86 133
185	89 244
Supérieures à 185	90 000

BARÈME CO₂ – NEDC

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 110	0	135	1 276
110	50	136	1 386
111	75	137	1 504
112	100	138	1 629
113	125	139	1 761
114	150	140	1 901
115	170	141	2 049
116	190	142	2 205
117	210	143	2 370
118	230	144	2 544
119	240	145	2 726
120	260	146	2 918
121	280	147	3 119
122	310	148	3 331
123	330	149	3 552
124	360	150	3 784
125	400	151	4 026
126	450	152	4 279
127	540	153	4 543
128	650	154	4 818
129	740	155	5 105
130	818	156	5 404
131	898	157	5 715
132	983	158	6 039
133	1 074	159	6 375
134	1 172	160	6 724

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
161	7 086
162	7 462
163	7 851
164	8 254
165	8 671
166	9 103
167	9 550
168	10 011
169	10 488
170	10 980
171	11 488
172	12 012
173	12 552

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
174	13 109
175	13 682
176	14 273
177	14 881
178	15 506
179	16 149
180	16 810
181	17 490
182	18 188
183	18 905
184	19 641
Supérieur à 184	20 000

BARÈME CV (DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2024)

Puissance administrative (en CV)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieure à 3	0
3	250
4	1 500
5	4 000
6	6 250
7	8 500
8	13 000

Puissance administrative (en CV)	Tarif par véhicule (en €)
9	18 500
10	25 750
11	32 250
12	39 750
13	48 000
14	57 250
15 et plus	70 000



www.mobility-observatory.arval.fr



@ARVAL_M_O

Auteurs : Peren Avocats
Infographie et Iconographie : Agence Arobace
Création graphique et mise en page : Agence Arobace

Couverture : Adobe Stock – Alpha; interchapitre : Adobe Stock – zephyr_p; p.14 : Adobe Stock – nickolya; p.16 : Adobe Stock – alexkich; p.17 : Adobe Stock – alexkich; p.18 : Adobe Stock – Fotolia-Fovito; p.20 : Adobe Stock – Songwut Pinyo; p.22 : Adobe Stock – Nuthawut; p.23 : Adobe Stock – maxbelchenko; p.25 : Adobe Stock – Natee Meepian; p.31 : Pexels – Tina Miroshnichenko; p.33 : Adobe Stock – Lalandrew; p.35 : Adobe Stock – rh2010; p.37 : Adobe Stock – suyujung; p.40 : Adobe Stock – AA+W; p.42 : Pexels – Mohamed Hamdi; p.44 : Adobe Stock – Jo Panuwat D; p.49 : Adobe Stock – mol; p.50 : Adobe Stock – Robert Poorten; p.51 : Adobe Stock – Artinun; p.52 : Adobe Stock – doidam10; p.54 : Adobe Stock – Halfpoint; p.56 : Adobe Stock – Liubov Levytska; p.60 : Adobe Stock – lexkich; p.61 : Adobe Stock – Mediteraneo; p.63 : Adobe Stock – Lazy_Bear; p.67 : Adobe Stock – Katerina Bond; p.68 : Adobe Stock – thejokercze; p.70 : Adobe Stock – BASILICOSTUDIO STOCK; p.71 : Adobe Stock – KMPZZZ; p.72 : Adobe Stock – Andrey Popov; p.74 : Adobe Stock – Zamrznuti tonovi; p.79 : Adobe Stock – ragana Gordic; p.81 : Adobe Stock – JD8; p.82 : Adobe Stock – visoot; p.83 : Adobe Stock – LIGHTFIELD STUDIOS; p.89 : Adobe Stock – Anastasiya; p.90 : Adobe Stock – Katerina Bond; p.91 : Adobe Stock – yasuyasu99; p.95 : Adobe Stock – Drazen; p.97 : Adobe Stock – YriiP; p.99 : Adobe Stock – Minerva Studio; p.103 : Adobe Stock – vellimir; p.105 : Adobe Stock – Martinan; p.106 : Adobe Stock – Studio Romantic; p.107 : Adobe Stock – Gautierbzh; p.108 : Adobe Stock – Pictures news; p.111 : Adobe Stock – aLListar/peopleimages.com; p.115 : Adobe Stock – Geber86; p.116 : Adobe Stock – Natee Meepian; p.118 : Adobe Stock – Jean-Luc; p.120 : Adobe Stock – Janis Abolins; p.122 : Adobe Stock – bugarskipavle3; p.123 : Adobe Stock – Geber86; p.126 : Adobe Stock – Naknakhone; p.131 : Adobe Stock – Ruan J/peopleimages.com; p.137 : Adobe Stock – visoot; p.139 : Adobe Stock – Ilja



Mémento des Flottes et des Mobilités 2025 **Fiscalité – Réglementation – Gestion de flottes**

Alors que la fiscalité et la réglementation des flottes automobiles n'ont jamais connu une évolution aussi rapide et profonde que ces derniers mois, cette 18ème édition du Mémento des Flottes et des Mobilités de l'Arval Mobility Observatory a pour objectif de vous fournir une analyse détaillée et de vous guider dans l'application des nouvelles mesures, désormais en vigueur.

Mise en place d'une taxe incitative au verdissement, certificats d'économie d'énergie ou encore réforme des avantages en nature... 2025 marque un tournant majeur dans la gestion des parcs automobiles d'entreprise. Si ces évolutions rendent le paysage fiscal et réglementaire plus complexe, elles témoignent également d'un changement de paradigme vers une mobilité plus verte et durable, lui-même soutenu par un contexte géopolitique mondial plus tendu et la volonté d'agir durablement contre le changement climatique. Tout cela amène donc le législateur à durcir – encore davantage – les règles du jeu, et ce n'est pas terminé puisqu'une proposition

de loi en attente à l'Assemblée nationale pourrait encore affiner le dispositif du verdissement des flottes, instauré par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) de 2019.

Dans ce contexte, l'instabilité réglementaire, fréquemment soulignée par les experts du secteur, représente un véritable défi pour les responsables de parcs automobiles, qui ont besoin de visibilité pour planifier sereinement leurs renouvellements de véhicules. C'est dans cette optique que le Mémento des Flottes et des Mobilités a été conçu, avec l'appui des experts fiscaux et sociaux du cabinet Peren Avocats. Ce guide constitue un outil précieux pour vous fournir des réponses claires à vos questions et vous aider à naviguer dans les méandres de la réglementation actuelle. Les nombreux Points de repères et Cas pratiques vous permettront d'appréhender concrètement l'application des nouvelles mesures, tout en vous préparant aux évolutions anticipées pour 2026.

L'Arval Mobility Observatory

Fondé en 2002 sous le nom de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise, par BNP Paribas et sa filiale Arval spécialisée dans la location longue durée aux entreprises, l'Arval Mobility Observatory s'adresse à tous les acteurs concernés par les sujets liés au véhicule d'entreprise (entreprises, constructeurs, acteurs publics, presse, etc.). L'Arval Mobility Observatory s'est fixé pour mission d'informer, de former ces acteurs et de réfléchir avec eux sur les évolutions de la mobilité. Optimisation de la gestion des parcs, coûts d'usage, fiscalité, prévention des risques routiers, technologies automobiles, énergies, mobilités du futur, voitures connectées, voitures autonomes, audit de mobilité, etc., aucun sujet concernant le déplacement des collaborateurs d'entreprises n'est étranger à l'Observatoire. L'Arval Mobility Observatory publie de nombreuses études sur ces thèmes, une lettre mensuelle, organise des conférences et réunit des groupes d'utilisateurs pour mieux connaître leurs besoins et leurs souhaits dans ces domaines.

Retrouvez l'Arval Mobility Observatory sur www.mobility-observatory.arval.fr

60 € TTC



9 791093 162739 7