

Mémento des Flottes et des Mobilités 2022

Fiscalité - Financements - Gestion de flottes



Avril 2022



Mémento des Flottes et des Mobilités 2022

Fiscalité - Financements - Gestion de flottes

EN COLLABORATION AVEC **CMS** Francis Lefebvre



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)
- Véhicules électriques et hybrides : technologies, usages et perspectives (septembre 2011)

GESTION-FISCALITÉ

- Mémento des flottes et mobilités 2021 (avril 2021)
- Mémento automobile des acteurs publics (mai 2018)
 - TCO Scope 2021 (juillet 2021 - format digital)
- Villes intelligentes : quels défis pour quelles mobilités ? (novembre 2017)
 - Quelles mobilités en entreprise en 2020 ? (février 2017)
- Automobile et mobilité 2015 : Bilan et perspectives (mai 2015)

TECHNOLOGIES

- Le véhicule autonome, c'est déjà demain ? (janvier 2016)
 - Le pneumatique, nouvel or noir (octobre 2012)



Mémento des Flottes et des Mobilités 2022

Fiscalité - Financements - Gestion de flottes

EN COLLABORATION AVEC **CMS** Francis Lefebvre



*Copyright © Les Éditions de l'Arval Mobility Observatory - Avril 2022
22 rue des Deux Gares - 92500 Rueil-Malmaison
ISBN 979-10-93627-30-4
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.*



Mémento des Flottes et des Mobilités 2022

Avant-propos	07
Ch. 1 : Les deux volets de la fiscalité environnementale : les fiscalités punitive et incitative	09
Ch. 2 : La fiscalité de droit commun appliquée aux véhicules	55
Ch. 3 : L'utilisation d'un véhicule par le salarié	75
Ch. 4 : Vers une mobilité des salariés plus verte	101
Vade-mecum	125

Avant-propos

Vous avez entre les mains la 15^{ème} édition du Mémento des flottes et des mobilités de l'Arval Mobility Observatory. Pour cette nouvelle mouture, nous avons fait appel au savoir-faire de deux équipes d'experts en matière fiscale et sociale : CMS Francis Lefèbvre et Peren Avocats.

Avec une fiscalité automobile toujours plus en plus orientée vers le développement de motorisations vertes, les choix des décideurs d'entreprise doivent être pris à la lumière de ces évolutions successives. Les chapitres 1 et 2 vous proposent un état des lieux complet de ces questions.

Si le véhicule d'entreprise reste synonyme d'outil de déplacement de vos collaborateurs, tandis que le véhicule de fonction demeure un vecteur de fidélisation de ces derniers, la tendance est aussi à l'émergence de nouvelles formes de mobilités issues de plusieurs dispositifs législatifs. Ces nouveaux usages soulèvent, très logiquement, de nombreuses questions au sein des entreprises quant à leur mode de déploiement et à leurs conséquences en termes de responsabilité des employeurs.

Conscient des changements importants induits par la loi d'Orientation des Mobilités ou, plus récemment, la loi Climat et résilience, le Mémento 2022 vous propose deux chapitres, 3 et 4, dont les contenus ont été repensés pour répondre le plus complètement possible à vos interrogations.

L'ambition de l'Arval Mobility Observatory, dans cet environnement fiscal et réglementaire chaque année plus mouvant, est toujours de vous accompagner dans vos réflexions et vos démarches pour la gestion de vos parcs automobiles d'une part, et la mobilité domicile-travail de vos collaborateurs d'autre part.

C'est aussi dans cet esprit qu'ont été revus et complétés par des thèmes d'actualité (forfait mobilités durables, crédit mobilités, notamment), les nombreux « Cas pratiques » qui émaillent les pages du Mémento, véritables outils d'aide à la décision, qui vous permettent de faire vos choix en parfaite connaissance de cause.

Nous espérons que, comme les précédentes éditions, ce Mémento 2022 vous accompagnera tout au long de vos réflexions et de vos démarches pour la gestion de vos parcs automobiles. N'hésitez pas également, à consulter régulièrement le site de l'AMO (www.mobility-observatory.arval.fr), qui vous offre une veille sur la mobilité, la fiscalité et les grandes tendances de la gestion de parc.

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 nouvelle et importante depuis plusieurs années. Face à la menace de pénurie de pétrole, à l'effet de serre dû aux émissions de CO₂, les pouvoirs publics ont mis en place de nombreux dispositifs pour inciter les automobilistes à opter pour des solutions d'achat plus vertueuses.

I A. La fiscalité punitive

Au fil des années, le législateur a développé un large panel de taxes visant à dissuader les automobiles de se tourner vers des véhicules considérés comme polluants : ainsi, un véhicule acquis en 2022 peut dorénavant être soumis à **six taxes différentes** :

- **Quatre lors de son immatriculation** (la taxe fixe, la taxe régionale, le Malus CO₂ et le Malus au poids) ;
- **Deux tous les ans** (la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et la taxe annuelle sur l'ancienneté des véhicules de tourisme).

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 nouveau code des impositions des biens et services (ci-après CIBS) en est à ce titre 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 notamment 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 section présente 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). Sont abordées dans un second temps les quatre principales taxes sur l'immatriculation des véhicules.

1. LES TAXES ANNUELLES FRAPPANT LES VÉHICULES DE TOURISME (ANCIENNE TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ)

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

Depuis le 1^{er} janvier 2022, le législateur a remplacé l'ancienne TVS par **deux taxes annuelles** :

- **La première « sur les émissions de CO₂ » ;**
- **La seconde « sur l'ancienneté des véhicules de tourisme ».**

En créant ces deux taxes, le législateur a ainsi repris les première et seconde composantes de l'ancienne TVS. L'entrée en vigueur de ces deux taxes parachève en cela les travaux de refonte mis en œuvre depuis deux ans, les aménagements applicables dès 2021 constituant le socle du premier millésime de ces deux nouvelles taxes. Les barèmes en vigueur en 2022 sont identiques à ceux mis en œuvre l'année précédente, avant des augmentations d'ores-et-déjà entérinées pour 2023. Si ces deux nouvelles taxes ont en apparence un champ d'application plus large que l'ancienne TVS (les indépendants et les organismes à but non lucratif étant à présent visés), cette extension est en pratique compensée par un élargissement des cas d'exonération.

Bien qu'indépendantes, ces deux taxes 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 émissions de CO₂ et sur l'ancienneté des véhicules de tourisme

1.1.1. Redevables des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme

Contrairement à l'ancienne TVS, les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme ne se limitent plus aux seules sociétés. Par principe, elles recouvrent les « entreprises » au sens large. 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 taxes annuelles sur les véhicules apparaît donc beaucoup plus large que celui de l'ancienne TVS, 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 (v. ci-après 1.1.2. (iii)), qui conduisent de facto à les remettre dans la même situation qui était la leur sous l'empire de la TVS.

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

Le périmètre des véhicules dans le champ des taxes annuelles est identique à celui de l'ancienne TVS. Il s'agit ainsi des véhicules de tourisme utilisés en France :

a. Les véhicules de tourisme :

Sont concernés :

- **L'ensemble des véhicules de la catégorie M1, à l'exception des véhicules à usage spécial et qui ne sont pas accessibles en fauteuil roulant.** Il s'agit 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 :**

- De type « camionnette » destinés au transport de personnes susceptibles de comporter au moins deux rangées de sièges. En pratique, il s'agit des véhicules destinés au transport de voyageurs et de leur bagages / biens ne comportant qu'un compartiment unique ;
- De type « pick-up », comportant au moins cinq places assises et non pas affectés exclusivement à l'exploitation de remontées mécaniques.

REPÈRE

Les dérivés VP sont-ils concernés par les nouvelles 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 ». L'administration fiscale n'ayant pas à ce jour publié de doctrine spécifique aux nouvelles taxes sur les véhicules de tourisme, il conviendra de prêter une attention particulière aux prochains commentaires administratifs pour déterminer si cette tolérance a été ou non transposée.

b. Véhicules de tourisme utilisés en France :

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) ;
- **De l'entreprise prenant en charge les frais qu'un salarié a engagés pour l'acquisition ou l'utilisation du véhicule.**

REPÈRE

Le cas des véhicules immatriculés à l'étranger

L'application des taxes sur les véhicules de tourisme 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 taxes annuelles 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 nouvelles 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 l'ancienneté des véhicules
Exonérations en lien avec l'utilisateur		
Véhicule utilisé pour les besoins des opérations réalisées par les organismes philosophiques, religieux, politiques, patriotiques, civiques ou syndicaux ou par les organismes de caractère social, éducatif, culturel ou sportif	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	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

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 l'ancienneté des véhicules
Exonérations en lien avec le véhicule... ... et ses caractéristiques		
Véhicule accessible en fauteuil roulant	X	X
Véhicule de collection	X	X
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	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 ¹	X	-
Véhicule dont la source d'énergie combine : - Le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié et - l'essence ou le superéthanol E85 ¹	X	-



Certains véhicules hybrides sont spécifiquement exonérés de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂. Cette exonération peut être soit temporaire soit définitive, selon le taux d'émission de CO₂/km du véhicule concerné. Les règles sont les suivantes :

Véhicules exonérés de taxe sur les émissions de CO ₂	Nature de l'exonération	
	Définitive	Temporaire
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 ¹	- Pour les véhicules relevant du dispositif WLTP : émission de moins de 60 g de CO ₂ /km - Pour les véhicules relevant du dispositif NEDC : émission de moins de 50 g de CO ₂ /km - Pour les véhicules relevant du barème à CV : moins de 3CV	- Pour les véhicules relevant du dispositif WLTP : émission comprise entre 61 et 120 g de CO ₂ /km - Pour les véhicules relevant du dispositif NEDC : émission comprise entre 51 et 100 g de CO ₂ /km - Pour les véhicules relevant du barème à CV : entre 4 et 5 CV
Véhicule dont la source d'énergie combine : - Le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié et - L'essence ou le superéthanol E85 ¹		

Pour les véhicules éligibles à une exonération temporaire, celle-ci est limitée à une période de trois années, décomptée à partir de leur date d'immatriculation.

REPÈRE

Les véhicules électriques ou hydrogène 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 taxes annuelles sur les véhicules de tourisme. C'était également le cas en pratique sous l'empire de l'ancienne TVS.



¹ Exonération temporaire ou définitive selon le taux d'émission par kilomètre du véhicule ou sa puissance administrative.

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

Le montant des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme 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

Les barèmes applicables

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, à défaut la puissance administrative) :

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. Les barèmes correspondent à ceux de l'ancienne première composante de la TVS.



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 être déterminées.

Le barème n° 1 est issu de la méthode européenne WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure). Il est basé sur le nombre exact de grammes de CO₂/km émis, chaque gramme correspondant à un palier différent.

Au-delà d'une franchise s'appliquant aux véhicules émettant moins de 21 g de CO₂/km (qui correspond en pratique aux seuls véhicules électriques ou hydrogènes), le barème prévoit des tarifs pour les véhicules émettant jusqu'à 269 g de CO₂/km. Au-delà de ce taux d'émission, le tarif de la taxe annuelle est déterminé en appliquant un forfait de 29 € par gramme de CO₂/km émis par le véhicule considéré.

Si le barème présente une progressivité faible pour les véhicules émettant jusqu'à 150 g de CO₂/km, une augmentation de plus en plus marquée est observée pour les véhicules dont le taux d'émission est supérieur à ce seuil (alors que l'augmentation n'est que de 450 € entre 100 et 150 g de CO₂/km, elle atteint 2 980 € entre 150 et 200 g de CO₂/km). Le barème intégral comprenant plus de 140 tranches, ne sont ici reproduits que les principaux seuils de celui-ci (barème intégral disponible dans le **Vade Mecum** – p. 126).

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 21	0
21	17
...	...
60	48
...	...
100	150
...	...
140	392
...	...
180	2 394
...	...
220	4 488
...	...
260	6 968
269	7 747
Supérieures à 269	29 € x Émission CO ₂ (en g/km)

REPÈRE

Le nouveau dispositif d'immatriculation WLTP

En vigueur depuis les années 70, le cycle d'homologation des véhicules NEDC a laissé sa place à son remplaçant, le WLTP, depuis le 1^{er} septembre 2018. Ce nouveau protocole européen est basé sur des cycles de roulage censés reproduire de manière plus réaliste l'usage d'un véhicule.

Comparer une version d'un véhicule à une autre n'est plus si aisé. Les émissions de CO₂ sont désormais déterminées indépendamment pour chaque version en fonction, notamment, des équipements optionnels présents sur le véhicule qui peuvent peser sur la consommation.



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.

Contrairement au 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.

Le barème intégral se présente comme suit :

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par g/km (en €)
Inférieures ou égales à 20	0
De 21 à 60	1
De 61 à 100	2
De 101 à 120	4,5
De 121 à 140	6,5
De 141 à 160	13
De 161 à 200	19,5
De 201 à 250	23,5
Supérieures à 250	29

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. Il se présente comme suit :

Puissance administrative (en CV – chevaux-vapeur)	Tarif applicable (en €)
Inférieure ou égale à 3	750
De 4 à 6	1 400
De 7 à 10	3 000
De 11 à 15	3 600
Supérieure à 15	4 500



b. Détermination du tarif de la taxe annuelle sur l'ancienneté des véhicules

Pour mémoire, le montant de la taxe annuelle sur l'ancienneté est déterminé en multipliant le tarif propre au véhicule concerné par la proportion annuelle d'utilisation du véhicule **v. 1.2.2 du chapitre 1 – p. 20**).

De la même manière que pour la seconde composante de l'ancienne TVS, le tarif de la taxe annuelle sur l'ancienneté des véhicules est établi en fonction du mode de carburation du véhicule et de l'année de première mise en circulation. Le barème intégral se présente comme suit :

Année de première immatriculation du véhicule	Tarif annuel selon le mode de carburation	
	Lorsque la source d'énergie est le gazole ou assimilé	Lorsque la source d'énergie n'est pas assimilée au gazole
À partir de 2015	40	20
De 2011 à 2014	100	45
De 2006 à 2010	300	45
De 2001 à 2005	400	45
Jusqu'à 2000	600	70

Le mode de carburation est déterminé comme suit pour les besoins de la taxe annuelle sur l'ancienneté :

• Véhicules fonctionnant au gazole ou assimilé :

- Véhicules fonctionnant **exclusivement au gazole** ;
- Véhicules hybrides **combinant le gazole et une autre source d'énergie** :
 - ▶ S'agissant de ceux relevant du dispositif WLTP : dont les émissions de CO₂ **excèdent** 120 g/km ;
 - ▶ S'agissant de ceux relevant du dispositif NEDC : dont les émissions de CO₂ **excèdent** 100 g/km ;
 - ▶ S'agissant de ceux relevant d'aucun de ces deux dispositifs (en pratique, les véhicules soumis au barème en fonction de la puissance administrative) : dont la puissance administrative **excède** 6 CV.

• Véhicules ne fonctionnant pas au gazole et assimilé : il s'agit de tous les véhicules ne relevant pas de la première catégorie. En pratique il s'agit des véhicules suivants :

- Véhicules fonctionnant à l'essence, superéthanol E85, gaz naturel, gaz de pétrole liquéfié ou une combinaison de ces sources d'énergie ;
- Véhicules hybrides combinant le gazole et une autre source d'énergie :
 - ▶ S'agissant de ceux relevant du dispositif WLTP : dont les émissions de CO₂ sont **inférieures ou égales** à 120 g/km ;
 - ▶ S'agissant de ceux relevant du dispositif NEDC : dont les émissions de CO₂ sont **inférieures ou égales** à 100 g/km ;
 - ▶ S'agissant de ceux ne relevant d'aucun de ces deux dispositifs (soit les véhicules soumis au barème en fonction de la puissance administrative) : dont la puissance administrative est **inférieure ou égale** à 6 CV.

1.2.2. Détermination de la proportion annuelle d'utilisation

a. Principe : le calcul par référence au nombre de jours

La proportion annuelle d'utilisation est déterminée en procédant 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 jour dans l'année. Le ratio se présente donc comme suit :

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

b. Option : le calcul forfaitaire trimestriel

Par exception, il est possible pour le redevable de déterminer le ratio de proportion annuelle en fonction de l'utilisation du véhicule par trimestre civil. Ces modalités dérogatoires se rapprochent de celles qui étaient applicables sous l'empire de l'ancienne TVS.

La proportion annuelle d'utilisation est calculée en déterminant le nombre de périodes de trois mois au cours desquelles le véhicule a été utilisé par le redevable puis en appliquant un coefficient de 25 % à ce nombre. Une période de trois mois est définie comme suit :

- **Dans le cas où le redevable est propriétaire ou locataire longue durée** : chaque trimestre civil au premier jour duquel le redevable utilise le véhicule est compté pour 1 période. Si le véhicule n'a été immatriculé que le 2ème jour du trimestre, ce trimestre ne doit donc pas être retenu ;
- **Dans les autres cas** (par exemple location courte ou mise à disposition) : est compté pour 1 période :
 - Chaque trimestre civil complet au cours duquel le redevable a utilisé le véhicule ;
 - À défaut, chaque période de 90 jours consécutifs. Il est à ce titre précisé que si cette période de 90 jours est à cheval sur deux années, elle est retenue au titre de l'année au cours de laquelle cette période a débuté.

- Par ailleurs, dans le cas où l'entreprise prend en charge les frais liés à un véhicule possédé ou loué par un salarié : mêmes modalités que pour les cas d'utilisation autres qu'une location longue durée.

c. Modalités de l'option

L'option forfaitaire trimestrielle peut être exercée jusqu'à la date du dépôt de la déclaration des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme. Elle est appliquée :

- À tous les véhicules utilisés par le redevable ;
- De manière conjointe à la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et à la taxe annuelle sur l'ancienneté.

Le redevable peut de nouveau opter pour les modalités de détermination de la proportion annuelle d'utilisation de droit commun au titre de l'année suivante.



REPÈRE

Ajustement de la proportion annuelle d'utilisation selon les modalités retenues

EXEMPLE 1

Une société prend en location un véhicule de tourisme du 2 mai 2022 au 5 novembre 2022 (il ne s'agit donc pas d'une location longue durée). La proportion annuelle d'utilisation est déterminée comme suit :

En l'absence d'option forfaitaire trimestrielle :

La société a utilisé le véhicule du 2 mai au 5 novembre 2022, soit 162 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 44,4 % (162 / 365).

En cas d'option forfaitaire trimestrielle :

- **Période du 5 mai au 30 juin** : période de moins de 90 jours consécutifs (57). Elle n'est pas prise en compte ;
- **Période du 1^{er} juillet au 30 septembre** : le trimestre civil étant complet, la période est comptée pour 1 ;
- **Période du 1^{er} au 10 octobre** : période de moins de 90 consécutifs (10). Elle n'est pas prise en compte.

La proportion annuelle d'utilisation s'établit donc à 25 % (1 x 25 %).

Sur la base de ce seul véhicule, la société a donc tout intérêt à opter pour l'option forfaitaire trimestrielle. Cependant, elle doit procéder aux mêmes comparaisons pour les autres véhicules qu'elle détient par ailleurs, pour déterminer si l'option forfaitaire trimestrielle s'avère favorable en cas d'application généralisée.

EXEMPLE 2

Une société prend en location un véhicule du 15 octobre 2022 au 15 avril 2023. La proportion annuelle d'utilisation est déterminée comme suit :

En l'absence d'option forfaitaire trimestrielle pour 2022 et 2023 :

- **En 2022** : la société a utilisé le véhicule du 15 octobre au 31 décembre 2022, soit 78 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 21,4 % (78 / 365) ;
- **En 2023** : la société a utilisé le véhicule du 1^{er} janvier au 15 avril 2023, soit 105 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit ainsi à 28,8 % (105 / 365) ;

En cas d'option forfaitaire trimestrielle pour 2022 et 2023

- **En 2022** : le véhicule ayant été utilisé plus de 90 jours consécutifs et cette période ayant débuté au cours de l'année 2022, 1 période d'affectation doit être retenue au titre de 2022. La proportion annuelle d'utilisation s'établit donc à 25 % (1 x 25 %).
- **En 2023** : bien que la société ait utilisé le véhicule durant tout le 1^{er} trimestre, il convient de tenir compte du fait qu'une période d'affectation de 90 jours (78 en 2022 et 20 en 2023) était déjà en cours au 1^{er} janvier 2023. En 2023, la période d'affectation débute donc le 21 janvier et s'achève le 15 avril 2023, soit 85 jours. Celle-ci étant inférieure à 90 jours consécutifs, elle n'est pas prise en compte. La proportion annuelle d'utilisation est donc nulle au titre de 2023.

c. 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 €**.

REPÈRE

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 (i)) : 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 l'ancienneté 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 taxes annuelles sur les véhicules de tourisme 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, mis en circulation le 23 février 2022 et utilisé depuis cette date. Il émet 140 g de CO₂/km.

Véhicule 2 fonctionnant au gazole, mis en circulation le 25 juin 2022 et utilisé depuis cette date. Il émet 120 g de CO₂/km.

Véhicules loués :

Véhicule 3 hybride non rechargeable (combinant l'électricité et le gazole), loué en LLD depuis le 5 août 2022 et émettant 115 g de CO₂/km.

Véhicule 4, hybride rechargeable (combinant l'électricité et l'essence), loué entre le 28 octobre et le 20 novembre 2022 et émettant 50 g de CO₂/km.

ÉTAPE 1 : APPLICATION DES ÉVENTUELLES EXONÉRATIONS

La source d'énergie du véhicule 3 combinant l'électricité et l'essence, celui-ci est éligible à une exonération. Son taux d'émission de CO₂/km étant compris entre 61 et 120 g/km, le véhicule est éligible à une exonération temporaire de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂, et ce pendant une durée de trois ans à compter de sa date d'immatriculation. Le véhicule demeure cependant assujéti à la taxe annuelle sur l'ancienneté du véhicule.

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'aucune 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 : 392 € (Barème 1 pour 140 g/km) ;
- Taxe sur l'ancienneté des véhicules : 20 € (tarif applicable à un véhicule dont la source d'énergie n'est pas assimilée au gazole et immatriculé depuis 2015).

• Véhicule 2 :

- Taxe sur les émissions de CO₂ : 192 € (Barème 1 pour 120 g/km) ;
- Taxe sur l'ancienneté des véhicules : 40 € (tarif applicable à un véhicule dont la source d'énergie est le gazole ou assimilé).

• Véhicule 3 :

- Taxe sur les émissions de CO₂ : application de l'exonération temporaire ;
- Taxe sur l'ancienneté des véhicules : 20 € (bien que fonctionnant pour partie au gazole, le véhicule relève du barème applicable aux véhicules dont la source d'énergie n'est pas assimilée au gazole dès lors que le taux d'émission est inférieur ou égal à 120 g/km).

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. Par principe, 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 2022, 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 2022, 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 2022, soit 149 jours. La proportion annuelle d'utilisation s'établit à 40,8 % (149 / 365).

Sur option, la société A peut choisir d'opter pour une appréciation du ratio par trimestre civil. L'option doit alors être appliquée à l'ensemble des véhicules utilisées par la société. Le ratio s'établit comme suit :

- **Véhicule 1** : 75 % (3 trimestres civils complets ; la période du 23 février au 31 mars n'est pas prise en compte) ;
- **Véhicule 2** : 50 % (2 trimestres civils complets ; la période du 25 au 30 juin n'est pas prise en compte) ;
- **Véhicule 3** : 25 % (1 trimestre civil complet ; la période du 5 août au 30 septembre n'est pas prise en compte).

La société A a donc tout intérêt à choisir l'option forfaitaire trimestrielle.

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 : 294 € (392 € x 75 %) ;
 - Taxe sur l'ancienneté des véhicules : 15 € (20 € x 75 %) .
- **Véhicule 2** :
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : 96 € (192 € x 50 %) ;
 - Taxe sur l'ancienneté des véhicules : 20 € (40 € x 50 %).
- **Véhicule 3** :
 - Taxe sur les émissions de CO₂ : application de l'exonération temporaire
 - Taxe sur l'ancienneté des véhicules : 5 € (20 € x 25 %)

La société A est donc redevable :

- De la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ pour un montant global de 390 € (294 + 96) ;
- De la taxe sur l'ancienneté des véhicules pour un montant global de 40 € (15 + 20 + 5),

Soit un montant cumulé de 430 €.





2. 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 ont fait l'objet d'une refonte complète depuis 2020, avec la création progressive de trois taxes (la taxe fixe, la taxe régionale et le Malus CO₂) complétées du Malus au poids depuis le 1^{er} janvier 2022. 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 toujours moins de CO₂ et décourager l'achat de modèles plus polluants. Depuis le 1^{er} janvier 2022, cette taxe fonctionne de concert avec le Malus au poids.

Pour l'année 2022, le montant cumulé du Malus CO₂ et du Malus au poids peut représenter jusqu'à 50 % du prix d'acquisition du véhicule, dans la limite de 40 000 €. Cette limite sera rehaussée à 50 000 € pour les immatriculations survenant à compter du 1^{er} janvier 2023.

2.1. La taxe fixe

[L. 421-30, 1^o 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.

2.2. La taxe régionale

[L. 421-30, 2^o du CIBS]

2.2.1. 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.

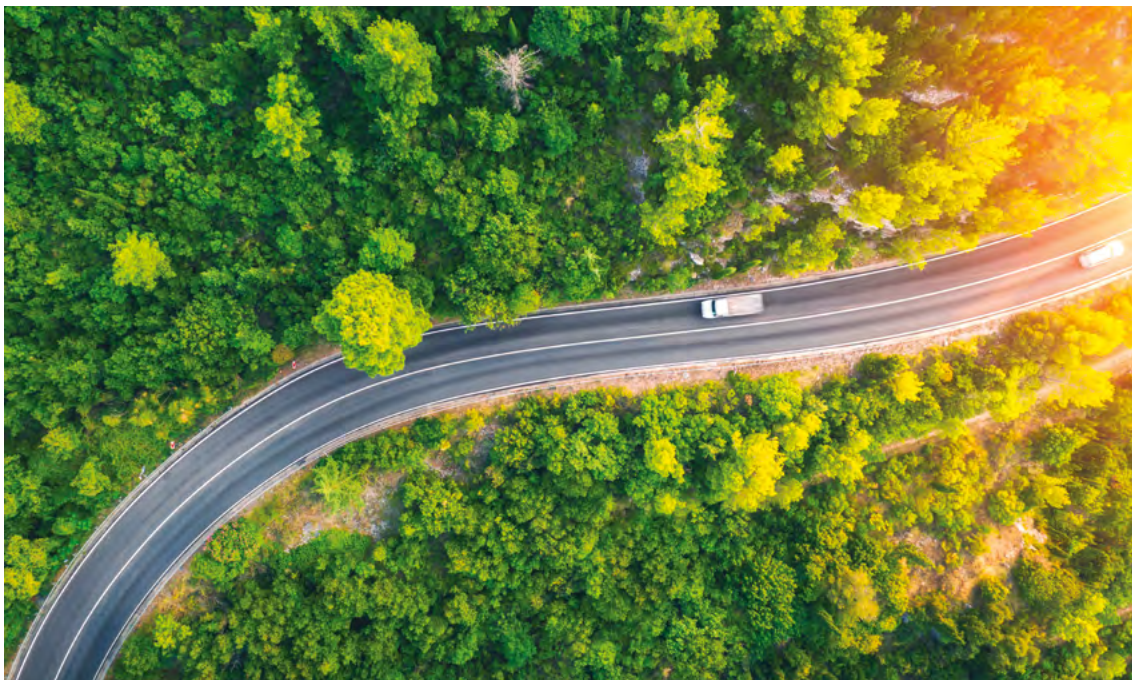
b. Cas d'exonération

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

Types d'exonération	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 %
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 % ^{1, 2}
... et sa catégorie	
Véhicule des catégories L1e et L2e	100 %
Véhicule des catégories L3e et L4e	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 survenue il y a au moins 10 ans (et qui ne bénéficie pas par ailleurs d'un tarif particulier)	50 %

¹ Sous réserve d'une délibération du conseil régional.

² La réduction de moitié du montant de la taxe régionale est cependant limitée à 750 euros dans le cas où le propriétaire a modifié la source d'énergie depuis la dernière immatriculation pour y inclure le superéthanol E85.



REPÈRE

Les véhicules « propres » sont dans leur grande majorité exonérés de taxe régionale

Les véhicules, dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène ou une combinaison des deux, sont exonérés de taxe régionale. L'immatriculation d'autres véhicules hybrides peut également être exonérée de taxe régionale, sous réserve toutefois d'une délibération du conseil régional.

2.2.2. 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 de la carte grise pour un véhicule dit propre
Auvergne-Rhône-Alpes	43 €	100 %
Bourgogne-Franche-Comté	51 €	100 %
Bretagne	51 €	50 %
Centre-Val de Loire	49,80 €	50 %
Corse	27 €	100 %
Grand-Est	48 € ¹	100 %
Hauts-de-France	33 €	100 %
Île-de-France	46,15 €	100 %
Nouvelle-Aquitaine	41 €	100 %
Normandie	35 €	100 %
Occitanie	44 €	100 %
Pays de la Loire	48 €	100 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	51,20 €	100 %
Guadeloupe	41 €	0 %
Guyane	42,50 €	0 %
La Réunion	51 €	0 %
Martinique	51 € ¹	0 %
Mayotte	30 €	0 %

¹ Augmentation par rapport à 2021.

NDLR : tarifs et taux en vigueur à la date de publication du présent ouvrage

2.3. La taxe sur les véhicules de transport

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

2.3.1. 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.

2.3.2. 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 €

2.4. 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 du CIBS]

Le Malus CO₂ constitue le principal levier utilisé par le législateur pour limiter l'acquisition de véhicules considérés comme polluants. Le Malus CO₂ est manifestement là pour durer, le législateur ayant d'ores et déjà anticipé une augmentation significative des tarifs à compter du 1^{er} janvier 2023 et un rehaussement du plafond de 10 000 € (celui-ci passant de 40 000 à 50 000 €).

REPÈRE

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) ?
- Une fois le montant de la taxe déterminé, en fonction du bon barème et après prise en compte d'éventuels abattements, est-ce que ce montant est plafonné ?

2.4.1. 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.

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.

2.4.2. 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) :

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





Barème 1 : véhicules relevant du dispositif WLTP

Comme pour les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme, le Barème n° 1 est basé sur le nombre exact de grammes de CO₂/km émis, chaque gramme correspondant à un palier différent.

S'agissant de l'année 2022, le Malus CO₂ n'est pas applicable aux véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur à 128 g/km. Il est d'ores et déjà prévu que cette franchise soit abaissée à 123 g de CO₂/km pour les immatriculations à compter du 1^{er} janvier 2023.

Au-delà, le barème prévoit des tarifs pour des véhicules émettant jusqu'à 223 g de CO₂/km et une tranche maximale égale à 40 000 €. Une forte augmentation est d'ores et déjà entérinée pour l'année 2023, avec un plafond fixé à 50 000 € pour les véhicules émettant plus de 225 g de CO₂/km.

À l'instar des taxes annuelles, le législateur semble avoir fixé le pivot du barème aux alentours de 150 g de CO₂/km.

Le barème intégral comprenant près de 100 tranches, ne sont ici reproduits que les principaux seuils de celui-ci (barème intégral disponible dans le **vade-mecum – p. 126**). Pour les immatriculations sollicitées entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2022, cette synthèse se présente comme suit :

Seuils significatifs des émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 128	0
128	50
...	...
150	983
...	...
170	4 279
...	...
190	12 012
...	...
200	18 188
...	...
220	36 447
223	39 964
Supérieures à 223	40 000

Le barème applicable aux immatriculations allant survenir à compter du 1^{er} janvier 2023 (**vade-mecum – p. 126**).

REPÈRE

Le montant maximal de la taxe sur les émissions de CO₂ (établie suivant le barème n° 1), qui est de 40 000 € en 2022 à partir de 223 g/km, va évoluer pour atteindre à 50 000 € en 2023 au-delà de 225 g/km.

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 **vade-mecum** – p. 126.

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 entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 décembre 2022, le barème intégral se présente comme suit :

Puissance administrative (en CV)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieure à 5	0
5	1 000
6	3 000
7	4 000
8	6 000
9	7 000
10	9 250
11	10 500
12	12 500
13	13 500
14	15 625
15	16 500
16	19 250
17	21 000
18	23 500
19	26 000
20	28 500
21	31 000
22	33 500
23	36 000
24	38 500
Supérieure à 24	40 000

Le barème intégral pour les immatriculations survenant à compter du 1^{er} janvier 2023 est disponible dans le **vade-mecum** – p. 126.

REPÈRE

Le montant maximal de la taxe sur les émissions de CO₂ (établie suivant le barème n° 3), qui est de 40 000 € en 2022 au-delà de 24 CV, va évoluer pour atteindre 50 000 € en 2023 au-delà de 27 CV.

2.4.3. 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, détenu par une société ou un indépendant** : abattement de 80 g/km ou 4 CV.
- **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).

Ce dernier abattement est applicable dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire.

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).

Pour les indépendants dont le foyer fiscal comprendrait trois enfants, et qui seraient à ce titre susceptibles de bénéficier de deux abattements concurrents, il convient de retenir l'abattement le plus élevé des deux.

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

Lorsque le véhicule a fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu à la taxe sur les émissions du CO₂, le montant de celle-ci est réduit de 10 % pour chaque période de douze mois entamée depuis la date de la première immatriculation. 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.

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

2.4.4. Plafonnement du Malus CO₂

Pour les véhicules de tourisme dont la première immatriculation est intervenue depuis le 1^{er} janvier 2022, le montant de la taxe **est plafonné à 50 % du prix d'acquisition du véhicule (toutes taxes comprises)**.

Ce plafond est appliqué le cas échéant après application des abattements :

- **En lien avec la nature du véhicule ou de l'utilisateur**
et
- **Applicables aux véhicules reconvertis en véhicules de tourisme.**



CAS PRATIQUE RÉCAPITULATIF

En 2022, 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 220 g/km et dont le prix d'acquisition s'établit à 50 000 € TTC.

Le montant du Malus CO₂ s'établit à 36 447 € en application du Barème n° 1. Cela étant, il convient de plafonner celui-ci à 50 % du prix d'acquisition TTC du véhicule, soit 25 000 €.

- **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 10 980 €. 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.

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

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

Le Malus au poids a été introduit par la loi de finances pour 2021 et vient compléter le Malus CO₂, les deux taxes fonctionnant de manière conjointe.

2.5.1. 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 immatriculations survenues depuis le 1^{er} janvier 2022.

b. Cas d'exonération totale

Les cas d'**exonération totale** sont identiques à ceux présentés au titre du Malus CO₂, auxquels s'ajoutent un cas d'exonération complémentaire pour certains véhicules hybrides électriques rechargeables. 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).

• **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 hybride électrique rechargeable de l'extérieur dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 kilomètres.

REPÈRE

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 du seuil de 1 800 kg retenu (contre 1 400 kg dans le projet de loi initial), il concerne majoritairement des SUV dotés des motorisations thermiques les plus lourdes. Compte tenu de la masse supplémentaire des blocs « mazout », les véhicules diesel sont en outre davantage impactés que les véhicules essence.

2.5.2. Modalités de calcul du Malus au poids

Le montant du Malus au poids est égal au produit du tarif unitaire (10 €/kg) par la fraction de la masse en ordre de masse excédant le seuil minimal d'assujettissement (1 800 kg). Il est donc déterminé comme suit :

$$(\text{Masse du véhicule} - 1\,800 \text{ kg}) \times 10 \text{ €}$$

Il ressort de cette formule qu'aucun Malus au poids n'est dû si la masse du véhicule est inférieure à 1 800 kg.

2.5.3. Abattements applicables au Malus au poids

Les bénéficiaires d'abattements au titre du Malus au poids sont proches de ceux présentés au titre du Malus CO₂ : à l'exception des détenteurs de véhicules fonctionnant partiellement ou totalement au superéthanol E85 (qui bénéficient d'un abattement au titre du Malus CO₂ mais pas au titre du Malus au poids), les mêmes bénéficiaires sont repris dans les deux dispositifs.

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 comprenant au moins 8 places assises, détenu par une société ou un entrepreneur individuel :** abattement de 400 kg.
- **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).

Ce dernier abattement est applicable dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire.

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

Pour les entrepreneurs individuels dont le foyer fiscal comprendrait trois enfants, et qui seraient à ce titre susceptibles de bénéficier des deux abattements, il convient de retenir l'abattement le plus élevé des deux.

b. Abattements dans l'hypothèse d'immatriculations antérieures

Comme pour le Malus CO₂, lorsque le véhicule a fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu à la taxe sur les émissions du CO₂, le montant de celle-ci est réduit de 10 % pour chaque période de douze mois entamée depuis la date de la première immatriculation.

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.

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

2.5.4. 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.

Compte tenu du seuil maximal des barèmes du Malus CO₂ applicable depuis le 1^{er} janvier 2022 et à compter du 1^{er} janvier 2023, le montant cumulé des Malus CO₂ et Malus au poids ne pourra pas excéder respectivement 40 000 et 50 000 €, en l'état actuel des textes applicables.





I 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.

Toutefois, dans le contexte de crise que traverse le secteur automobile, le gouvernement semble décidé à maintenir ces dispositifs afin de soutenir la filière. Ainsi, alors que le montant maximal des aides aurait dû baisser à compter du 1^{er} janvier 2022, il a été décidé en toute fin d'année 2021 une prorogation des dispositions en vigueur jusqu'au 30 juin 2022.

Cela étant, au regard de la baisse annoncée de ces mesures, le volet punitif de la fiscalité environnementale prend clairement le pas sur les mécanismes d'aide et devrait constituer à terme le principal, sinon l'unique levier, pour dissuader les usagers de se tourner vers les véhicules les plus polluants.

1. LE BONUS ÉCOLOGIQUE

Si le bonus écologique était limité depuis plusieurs années aux seuls véhicules dont la source d'énergie est l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux, dans le cadre des plans de relance pour soutenir la filière automobile durant la crise sanitaire, la technologie hybride rechargeable a été rendue de nouveau éligible. Il semble cependant que cette extension, manifestement temporaire, devrait prendre fin à compter du 1^{er} juillet 2022.

Il est à noter enfin que depuis la fin de l'année 2020, les véhicules d'occasion sont également concernés par le dispositif, bien que le montant de l'aide soit en tous les cas limité à 1 000 €.

1.1. Les personnes éligibles

Le bonus écologique est accordé à toute personne physique majeure ou personne morale :

- **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.**

Les administrations de l'État bénéficient également du bonus écologique dans les mêmes conditions.

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





1.2. Conditions du bonus écologique pour les véhicules neufs

Les conditions et montants visés ci-après ne concernent que les voitures particulières et les camionnettes. Des bonus spécifiques ont été mis en place pour les 2 ou 3 roues et quadricycles, les camions (N2 et N3) et autobus (M2 et M3).

1.2.1. Véhicules éligibles

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

- **Catégorie** : Véhicules relevant des catégories « voitures particulières (M1) » ou « camionnettes (N1) » ;
- **Taux d'émission de CO₂** : 50 g/km au maximum (ce seuil sera abaissé à 20 g/km à compter du 1^{er} juillet 2022) ;
- **Source d'énergie** :
 - Véhicules électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou une combinaison des deux ;
 - Jusqu'au 30 juin 2022, véhicules hybrides rechargeables ;

- **Modalité de détention** : véhicules acquis ou loués pour une durée d'au moins 2 ans ;
- **Immatriculation** : immatriculation en France dans une série définitive.

1.2.2. Montant du bonus

Le montant du bonus varie en fonction des caractéristiques du véhicule, de son prix d'acquisition et de la qualité de l'acquéreur.

Son montant varie également selon la date d'acquisition (ou la date du versement du 1^{er} loyer pour un véhicule loué).

Les pouvoirs publics procédant à des aménagements très réguliers des conditions du bonus écologique, il n'est pas exclu que le dispositif fasse à nouveau l'objet de modifications en cours d'année. À ce titre, compte tenu du contexte très instable au niveau international, le Ministre de l'Économie et des Finances n'a notamment pas exclu de reporter la réduction du bonus écologique programmée au 1^{er} juillet 2022. Une attention particulière est donc requise quant à l'évolution du montant du bonus écologique.

À la date de rédaction du présent ouvrage (fin mars 2022), le bonus écologique est déterminé comme suit :

Véhicules éligibles	Montant du bonus écologique	
	Du 26 juillet 2021 au 30 juin 2022	À partir du 1 ^{er} juillet 2022
Voitures particulières neuves (M1)		
Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux (émission de CO ₂ ≤ 20g/km) de moins de 45 000 €	27 % du prix plafonné à 6 000 € (4 000 € pour une personne morale) ¹	27 % du prix plafonné à 5 000 € (3 000 € pour une personne morale) ¹
Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux (émission de CO ₂ ≤ 20g/km) de 45 000 € à 60 000 €	2 000 €	1 000 €
Véhicules fonctionnant à l'hydrogène uniquement (émission de CO ₂ ≤ 20g/km) de plus de 60 000 €	2 000 €	1 000 €
Véhicule hybride rechargeable (émission de CO ₂ entre 21 et 50g/km) de 50 000 € au maximum et autonomie en tout électrique > à 50 km	1 000 €	0 €
Camionnettes neuves (N1)		
Camionnettes électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux (émission de CO ₂ ≤ 20g/km)	40 % du prix plafonné à 7 000 € (5 000 € pour une personne morale) ¹	40 % du prix plafonné à 7 000 € (5 000 € pour une personne morale) ¹
Camionnettes hybrides rechargeables (émission de CO ₂ entre 21 et 50g/km) de 50 000 € au maximum et autonomie en tout électrique > à 50 km	1 000 €	0 €

Deux surprimes sont par ailleurs prévues :

- **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 6 mois ou plus suivant son acquisition ;

- **Pour les personnes domiciliées ou travaillant dans une zone à faible émission mobilité (ZFE)** : en cas de versement d'une aide par la collectivité territoriale pour l'acquisition ou la location d'un véhicule propre, une surprime d'un montant identique est versée, dans la limite de **1 000 €**.

¹ Le prix correspond au coût d'acquisition TTC. Il est augmenté le cas échéant du coût de la batterie prise en location.

1.2.3. 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 sa première immatriculation ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 kilomètres pour les voitures particulières et les camionnettes. 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.).

REPÈRE

- Les véhicules à 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur électrique dont le moteur est doté d'une puissance maximale nette supérieure ou égale à 3 kWh, s'il est homologué selon la norme du règlement UE 168/2013, ou à 2 kWh, s'il est homologué selon la norme de la directive 2002/24/CE, et qui n'utilisent pas de batterie au plomb, bénéficient d'un bonus s'élevant à 250 € par kW d'énergie de la batterie, sans pouvoir être supérieur au plus faible des deux montants suivants : 27 % du prix d'acquisition du véhicule ou 900 €.
- L'acquisition de véhicules à 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur électrique dont le moteur

est doté d'une puissance inférieure à 2 ou 3 kWh selon la norme d'homologation appliquée (voir paragraphe ci-avant) et qui n'utilisent pas de batterie au plomb ouvre également droit à un bonus : son montant s'élève à 20 % du prix d'acquisition sans pouvoir être supérieur à 100 €. Cette subvention est valable par acheteur et non par véhicule.

- La norme d'homologation appliquée figure sur la carte grise du véhicule à la rubrique (K) « Numéro de réception par type ».



1.3. Conditions du bonus écologique pour les véhicules d'occasion

1.3.1. Les véhicules d'occasion éligibles

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

- **Catégorie** : Véhicules relevant des catégories « voitures particulières (M1) » ou « camionnettes (N1) » ;
- **Taux d'émission de CO₂** : 20 g/km au maximum ;
- **Source d'énergie** : véhicules électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou une combinaison des deux ;
- **Modalité de détention** : véhicule acquis ou loué pour une durée d'au moins 2 ans ;
- **Modalité d'acquisition** : véhicule non acquis auprès d'un membre du même foyer fiscal ;
- **Immatriculation** : immatriculation en France dans une série définitive.

1.3.2. Montant du bonus

Le montant du bonus écologique est de **1 000 €**, quels que soient la qualité de l'acquéreur et le prix d'acquisition.

1.3.3. 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 deux ans suivant la date de facturation ou de versement du 1^{er} loyer.

1.4. Conditions du bonus écologique pour les véhicules d'occasion

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 ».

REPÈRE

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.



2. LA PRIME À LA CONVERSION

La prime à la conversion vise à favoriser et accélérer le renouvellement du parc automobile ancien et polluant en aidant tous les Français à acheter un véhicule neuf ou d'occasion plus propre en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule.

Au fur et à mesure des modifications, le dispositif de la prime à la conversion, auquel s'ajoute à présent celui de la « super prime », est devenu un véritable mille-feuille. Il convient de prêter une attention particulière à ses multiples ramifications.

2.1. Les personnes éligibles

La prime de conversion peut être accordée à toute personne physique majeure ou personne morale :

- **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 ;**
- **Et qui met au rebut un véhicule ancien.**

Les administrations de l'État bénéficient également de la prime à la conversion dans les mêmes conditions.

2.2. Les véhicules mis au rebut concernés

Les véhicules mis au rebut et entrant dans le dispositif sont les voitures particulières ou camionnettes immatriculées en France et qui répondent notamment aux conditions suivantes :

- **Les véhicules diesel immatriculés avant janvier 2011 et ;**
- **Les véhicules essence immatriculés avant janvier 2006.**

Le véhicule doit être mis au rebut dans les 3 mois précédant ou les 6 mois suivant la facturation du nouveau véhicule dans un centre agréé VHU (véhicules hors d'usage) ou une installation agréée de dépollution et de démontage de véhicules hors d'usage.

2.3. Les véhicules éligibles

Type de véhicules :

La prime de conversion peut aussi bien être allouée au titre d'un véhicule neuf que d'un véhicule d'occasion. S'agissant plus spécifiquement des véhicules d'occasion :

- Les véhicules avec **une date de 1^{ère} immatriculation de moins de 6 mois** avant la date de facturation sont assimilés à des véhicules **neufs** ;
- Les véhicules avec **une date de 1^{ère} immatriculation de plus de 6 mois** avant la date de facturation sont considérés comme étant **d'occasion** pour les besoins de la prime de conversion.

L'état du véhicule n'a en principe pas d'incidence sur le montant de la prime ou les critères d'éligibilité (à une exception près, indiquée dans le tableau de synthèse ci-après).

Prix d'acquisition :

Pour être éligible, le prix d'acquisition TTC ne doit pas excéder :

- **60 000 € s'agissant des véhicules émettant moins de 50 g/km de CO₂.** Il s'agit notamment des véhicules électriques ou à hydrogène ainsi que de certains véhicules hybrides rechargeables. Le cas échéant, le prix d'acquisition du véhicule inclut le coût d'acquisition ou de location de la batterie ;
- **50 000 € s'agissant des autres véhicules éligibles.**

Conditions de revenus :

Les bénéficiaires de la prime de conversion peuvent être scindés en trois sous-ensembles :

- Les foyers dont le revenu fiscal de référence par part est **supérieur à 13 489 €** : ils sont éligibles à la prime de non-conversion sans autre condition mais le champ des véhicules éligibles est plus réduit ;
- Les foyers dont le revenu fiscal de référence par part est **inférieur ou égal à 13 489 €** : ils sont éligibles à la prime pour un champ plus étendu de véhicules ;
- Les foyers qui répondent à **l'une** des conditions suivantes :
 - Foyer avec un **revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 6 300 €** (par part) ;
 - Foyer dont le **revenu fiscal de référence** par part est **inférieur ou égal à 13 489 € et** :
 - ▶ Qui effectue un nombre de kilomètres supérieur à 12 000 km/an ;
 - ▶ Avec une distance domicile-travail supérieure à 30 km.

Cette dernière catégorie est éligible à la prime au titre des mêmes véhicules que les foyers dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 13 489 €, mais les montants de l'aide sont renforcés (mécanisme de la « sur prime »).

2.4. Le montant de la prime

Le montant de la prime de conversion pour les voitures particulières se présente comme suit :

Voitures particulières éligibles	Montant de la prime de non-conversion selon le bénéficiaire		
	Foyer avec RFR supérieur à 13 489 € (par part)	Foyer avec RFR inférieur ou égal à 13 489 € (par part)	Foyer avec RFR inférieur à 6 300 € (par part) / Sous condition de km effectués
<p>Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux (taux CO₂ ≤ 20 g/km - neuf ou occasion) et Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie - taux CO₂ entre 21 et 50 g/km - neuf ou occasion) <u>Condition commune</u> : Prix d'acquisition inférieur à 60 000 € TTC</p>	2 500 €	2 500 €	80 % du prix plafonné à 5 000 €
<p>Véhicules essence Crit'Air 1 et Véhicules hybrides rechargeables (sans contrainte d'autonomie - taux CO₂ entre 21 et 50 g/km - neuf ou occasion) <u>Condition commune</u> : Prix d'acquisition inférieur à 50 000 € TTC</p>	1 500 €	1 500 €	80 % du prix plafonné à 3 000 €
<p>Véhicules thermiques Crit'Air 1 (neuf ou occasion) et Véhicules hybrides rechargeables (sans contrainte d'autonomie) - Taux CO₂ entre 51 et 127 g/km (neuf)¹ - Taux CO₂ entre 51 et 137 g/km (occasion)² <u>Condition commune</u> : Prix d'acquisition inférieur à 50 000 € TTC</p>	0 €	1 500 €	80 % du prix plafonné à 3 000 €

Un tableau récapitulatif pour les camionnettes est disponible dans le **vade-mecum** en p. 140.

¹ Valeurs exprimées en norme WLTP. 127 g/km = 99 g/km en norme NEDC.

² Valeurs exprimées en norme WLTP. 137 g/km = 109 g/km en norme NEDC.

REPÈRE

Le véhicule hybride, avec ou sans contrainte d'autonomie ?



Les véhicules hybrides rechargeables répondent aux contraintes d'autonomie lorsque l'autonomie en mode tout électrique en ville déterminée en application du règlement (UE) 2017/1151 du 1^{er} juin 2017 est supérieure à 40 km, ou lorsque l'autonomie déterminée en application du règlement (CE) 692/2008 du 18 juillet 2008 est supérieure à 50 km.

REPÈRE

Une prime de conversion pour les 2, 3 ou 4 roues ?

La prime à la conversion peut être attribuée pour l'achat d'un deux-roues, trois-roues ou quadricycle électrique neuf ayant une puissance supérieure à 2 ou 3 kWh selon la norme d'homologation appliquée (v. chapitre 1, point 1.2.3 – p. 42). L'aide est alors d'un montant de :

- **1 100 €** pour les personnes physiques dont le **revenu fiscal de référence** par part est **inférieur ou égal à 13 489 €** ;
- **100 €** dans les autres cas.

2.5. Cas de remise en cause

De la même manière que pour le bonus écologique, les véhicules ne doivent pas être cédés par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location dans les 6 mois suivant sa première immatriculation, ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 km pour les voitures particulières et les camionnettes.

Dans le cas contraire, le bénéficiaire doit restituer l'aide perçue dans les trois mois qui suivent la cession du véhicule. Si l'aide a été versée pour une location et que la durée du contrat de location est portée à moins de deux ans postérieurement à sa signature, la restitution intervient dans les trois mois suivant la modification du contrat.

2.6. Modalités de demande et de versement de la prime de conversion

Les demandes d'aide sont formulées via le téléservice disponible sur le site primealaconversion.gouv.fr 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.

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



3. EFFET CUMULÉ DU BONUS ÉCOLOGIQUE ET DE LA PRIME DE CONVERSION AU TITRE DE 2022 POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES

3.1. Jusqu'au 30 juin 2022

Type de véhicule	Taux de CO ₂ par km	Montant du Bonus écologique	Montant de la prime de conversion	Total possible
Voitures électriques ou hydrogènes neuves de moins de 45 000 €	0 à 20 g	Max 6000 € (27 % du coût d'acquisition)	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros roulleurs / Autre)	11 000 / 8 500 €
Voitures électriques ou hydrogène neuves entre 45 000 et 60 000 €	0 à 20 g	2 000 €	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros roulleurs / Autre)	7 000 / 4 500 €
Voitures hydrogène de plus de 60 000 €	0 à 20 g	2 000 €	0 €	2 000 €
Voitures d'occasion	0 à 20 g	1 000 €	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros roulleurs / Autre)	6 000 / 3 500 €
Voitures hybrides rechargeables neuves (avec contrainte d'autonomie)	Entre 21 et 50 g CO ₂ / km	1 000 €	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros roulleurs / Autre)	6 000 / 3 500 €
Voitures hybrides rechargeables (sans contrainte d'autonomie), Essence Crit'Air 1, neuves ou d'occasion	Entre 21 et 50 g CO ₂ / km	0 €	3 000 max / 1 500 € (foyer modeste ou gros roulleurs / Autre foyer)	3 000 / 1 500 €
Voitures thermiques Crit'Air 1 ou hybrides rechargeables (sans contrainte d'autonomie)	Entre 51 et 132 g (137 g pour véhicules d'occasion)	0 €	3 000 max / 1 500 / 0 € (foyer modeste ou gros roulleurs / foyer part < 13 489 € / Autre)	3 000 / 1 500 / 0 €

Un tableau récapitulatif pour les camionnettes est disponible dans le **vade-mecum en p. 140**.

3.2. À partir du 1^{er} juillet 2022

Compte tenu du contexte très instable au niveau international, le Ministre de l'Économie et des Finances a déclaré en mars 2022 qu'**un report de la réduction**

du bonus écologique initialement programmée au 1^{er} juillet 2022 n'était pas exclu. Une attention particulière est donc requise quant à l'évolution du montant du bonus écologique à compter de cette date.

Type de véhicule	Taux de CO ₂ par km	Montant du Bonus écologique	Montant de la prime de conversion	Total possible
Voitures électriques ou hydrogènes neuves de moins de 45 000 €	0 à 20 g	Max 5 000 € (27 % du coût d'acquisition)	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros rouleurs / Autre)	10 000 / 7 500 €
Voitures électriques ou hydrogène neuves entre 45 000 et 60 000 €	0 à 20 g	1 000 €	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros rouleurs / Autre)	6 000 / 3 500 €
Voitures hydrogène de plus de 60 000 €	0 à 20 g	1 000 €	0 €	1 000 €
Voitures d'occasion	0 à 20 g	1 000 €	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros rouleurs / Autre)	6 000 / 3 500 €
Voitures hybrides rechargeables neuves (avec contrainte d'autonomie)	Entre 21 et 50 g CO ₂ / km	0 €	5 000 max / 2 500 € (foyer modeste ou gros rouleurs / Autre)	5 000 / 2 500 €
Voitures hybrides rechargeables (sans contrainte d'autonomie), Essence Crit'Air 1, neuves ou d'occasion	Entre 21 et 50 g CO ₂ / km	0 €	3 000 max / 1 500 € (foyer modeste ou gros rouleurs / Autre foyer)	3 000 / 1 500 €

Un tableau récapitulatif pour les **camionnettes** est disponible dans le **vade-mecum en p. 140**.

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, ces derniers ouvrant par ailleurs droit à des aides.

Prenons l'exemple des sociétés A et B, toutes deux établies en Bretagne, 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 2022 un véhicule particulier 1 neuf doté d'une motorisation essence, émettant 270 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).

À cette occasion, chaque société entend se défaire d'un ancien véhicule diesel immatriculé en 2010.

	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 Bretagne sur les certificats d'immatriculation	2 244 € 44 CV x 51 €	204 € (8 CV x 51 €) – 50 %	-
Malus CO ₂	40 000 €	-	-
Malus au poids	Plafonnement	-	-
Total taxes à l'immatriculation	42 255 €	215 €	11 €
Bonus écologique	-	0 €	4 000 € 27 % du prix d'acquisition plafonné à 4 000 €
Prime à la conversion	Entreprise A non éligible au titre de l'acquisition du véhicule n° 1	Entreprise B éligible à une prime de conversion de : - Au titre de l'acquisition du véhicule n° 2 : n/a - Au titre de l'acquisition du véhicule n° 3 : 2 500 € Prime à solliciter au titre du véhicule n° 3	
Total Bonus et Prime de conversion	0 €	6 500 €	

Alors que l'entreprise A a supporté un total cumulé de taxes à l'immatriculation pour un montant de 42 255 €, ces mêmes taxes sont réduites à 226 € au titre des deux véhicules acquis par l'entreprise B. Cette dernière peut également prétendre à un bonus écologique et une prime à la conversion pour un montant cumulé de 6 500 €.

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 :**
142 255 € (100 000 € + 42 255 €) ;
- **S'agissant de l'entreprise B :**
93 726 € (100 000 € + 226 € - 6 500 €).

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. – A – chapitre 1 p. 10) et de déductibilité des dotations aux amortissements (voir 2. – B – chapitre 2 p. 61).



4. 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.

Depuis le mois juin 2020, une aide est versée aux propriétaires de véhicules qui pratiquent le **rétrofit**.

4.1. Conditions d'éligibilité

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

- Être **majeur** ;
- Être **domicilié en France** ;
- Avoir transformé le moteur thermique de son véhicule en **moteur électrique à batterie ou à pile à combustible par un professionnel habilité** ;
- Avoir acheté son véhicule **depuis moins d'1 an** ;

4.2. Montant de la prime au rétrofit

S'agissant des voitures particulières :

Le montant de la prime varie en fonction du revenu fiscal du foyer fiscal du propriétaire :

- Pour les foyers dont le revenu fiscal de référence par part est supérieur à 13 489 €, l'aide est de **2 500 €**.
- Pour les foyers qui répondent à **l'une** des conditions suivantes :
 - Foyer dont le **revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 6 300 €** (par part) ;
 - Foyer dont le **revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 13 489 € et** :
 - ▶ Qui effectue un nombre de kilomètres supérieur à 12 000 km/an ;
 - ▶ Avec une distance domicile-travail supérieure à 30 km.

L'aide est égale à 80 % du prix d'achat du véhicule dans la limite de **5 000 €** ;

S'agissant des camionnettes :

Sans condition spécifique de revenus, l'aide est égale à 40 % du prix d'achat du véhicule dans la limite de :

- **5 000 €** pour les véhicules de la classe I ;
- **7 000 €** pour les véhicules de la classe II ;
- **9 000 €** pour les véhicules de la classe III.

REPÈRE

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.



S'agissant des 2, 3 roues ou quadricycles à moteur :

Sans condition spécifique de revenu, l'aide est de **1 100 €**.

Le tableau ci-après récapitule le montant de la prime en fonction du type de véhicule et du revenu fiscal de référence de son propriétaire :

	Voiture	Camionnette	2,3 roues ou quadricycle
RFR (par part) inférieur à 6 300 € ou RFR (par part) inférieur ou égal à 13 489 € + condition de km	80 % du prix d'achat dans la limite de 5 000 €	40 % du prix d'achat dans la limite de : 5 000 € pour Classe I 7 000 € pour Classe II 9 000 € pour Classe III	1 100 €
RFR (par part) supérieur à 13 489 €	2 500 €		

4.3. 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.

4.4. Modalités de la demande

La demande de la prime au rétrofit 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.





An aerial photograph showing a two-lane asphalt road curving along the edge of a deep blue lake. A small blue car is driving on the road. The road is bordered by a dense forest of green trees on the left and a rocky shoreline on the right.

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.

I 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.
- 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. Le cédant 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.



REPÈRE

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, les opérations de location sont également éligibles depuis le 1^{er} janvier 2018 (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 28 juillet 2021). 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 2020 et la cède le 22 février 2022 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 2020 et février 2022 = 3 (2020, 2021, 2022) ;
- **Droit à déduction de la TVA transféré au nouvel acquéreur** : $4\,000 \times (5 - 3) / 5 = 1\,600 \text{ €}$

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.

2.1. 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-après présentent 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 %
GPL à l'état gazeux	50 %	100 %
Électricité	100 %	100 %

REPÈRE

Le régime de l'essence est désormais aligné sur celui du gazole au regard de la TVA déductible

Le rapprochement de la TVA applicable au gazole et à l'essence, initié par la loi de Finances pour 2017, est arrivé à son terme depuis le 1^{er} janvier 2022 :

- Pour les véhicules utilitaires légers, la TVA est à présent récupérable à 100 %, tant pour le gazole que pour l'essence. Cet alignement est applicable depuis le 1^{er} janvier 2022 ;
- Pour les voitures particulières, la TVA est récupérable à 80 %, tant pour le gazole que pour l'essence. Cet alignement a été opéré le 1^{er} janvier 2021.







I 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 véhicules 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

De la même manière que l'ancienne TVS, les nouvelles 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.

Pour les sociétés redevables de l'impôt sur les sociétés, ces taxes ne sont cependant pas déductibles de leur résultat fiscal et doivent être réintégrées extra-comptablement sur l'état 2058-A.

Pour les entreprises relevant de l'impôt sur le revenu, aucun retraitement n'est à l'inverse 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.

2.1.1. 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 (v. 1.1.2. du chapitre 1 p. 11).

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			
	> 9900 €	> 18300 €	> 20300 €	> 30000 €
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			
	> 9900 €	> 18300 €	> 20300 €	> 30000 €
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 2021 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).

a. 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 2022).

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.

À 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.

REPÈRE

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. 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.

3. LE MÉCANISME DE SURAMORTISSEMENT EN FAVEUR DES 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 (le dispositif ayant été prorogé par la loi de lutte contre le dérèglement climatique du 22 août 2021).

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 ;
- **Le carburant 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 carburant 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.

REPÈRE

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 donc exclus du dispositif.

3.1.3. Les taux de suramortissement applicables

Le taux du suramortissement de 20 %, 40 % ou 60 % varie en fonction du PTAC du véhicule, de sa date d'acquisition et de son carburant.

Le tableau ci-après récapitule les taux applicables en fonction de ces critères :

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) - énergie électrique - hydrogène + à compter du 01/01/2020 - mélange de gazole et gaz naturel (« dual fuel type 1A ») - carburant B100	20 %	60 %	40 %

REPÈRE

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 RÉGIME FISCAL DES PLUS OU MOINS-VA- LUES DE CESSION

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.

4.1. Entreprises relevant de l'impôt sur le revenu

4.1.1. 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 (**v. point 2. du chapitre 2 – p. 56**), 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).

4.1.2. Traitement de la plus-value

La plus-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 2020 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 2022 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).

1. Calcul des amortissements comptables et fiscaux au titre des exercices 2020 à 2022

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 2020	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 2021	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 2022	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 2020	3 000 (30 000 x 20 %) x 6 / 12	-	3 000
Amortissements constatés en 2021	6 000 (30 000 x 20 %)	-	6 000
Amortissements constatés en 2022	5 000 (30 000 x 20 %) x 10 / 12	-	5 000
Total des amortissements pratiqués	14 000	-	14 000

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 :

$$30\ 000 - 14\ 000 = 16\ 000\ \text{€}$$

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 :

$$25\ 000 - 16\ 000 = 9\ 000\ \text{€}$$

4. Régime fiscal de la plus-value

Chez l'entreprise A :

- À 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 au 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 2020 et 2022.

L'incidence de la répartition de la plus-value entre le régime du court terme (plus-value à hauteur des amortissements pratiqués au 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.



4.2. 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.

I 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.

I 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 fourniture ou la mise à disposition au salarié par l'employeur 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 normalement 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 uniquement professionnel (règlement

intérieur, 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 – lieu de travail si ce véhicule est nécessaire à son activité professionnelle, 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 salaires 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 d'un forfait annuel, sur option de l'employeur (l'évaluation afférente à un véhicule à usage exclusivement personnel 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 :

$$\frac{Z \times \text{Nombre de km parcourus à titre privé sur l'année}^1}{\text{Total des km parcourus sur l'année}^1}$$

¹ ou pendant la durée de mise à disposition du véhicule au cours de 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.

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 + 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.

REPÈRE

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.

CAS PRATIQUE

a. 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 le 21 mai 2021 pour un prix remisé de 24 500 € TTC.

Le salarié a parcouru 12 800 km sur l'année 2021, 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 : $(20 \% \times 24\,500) \times 8/12 + 850 + 1\,300 = 5\,416 \text{ €}$.

Montant proratisé en fonction du rapport « kilométrage privé / kilométrage total » : $5\,416 \times 6\,000/12\,800 = 2\,539 \text{ €}$. 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.

b. 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 » : $5\,400 \times 44 \% = 2\,376 \text{ €}$.

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

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

a. Dans le cas d'un véhicule acheté

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.

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

L'avantage en nature est ici évalué sur la base de 30 % du coût global annuel de la location TTC, de l'entretien 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 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.

En outre, 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.



REPÈRE

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, 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.

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 PRATIQUE

a. Calcul de l'avantage en nature selon la méthode forfaitaire dans le cas d'un véhicule acheté en cours d'année

Reprenons l'exemple du salarié à qui un véhicule est mis à disposition le 21 mai 2021, 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 : $24\,500 \times 12\% = 2\,940 \text{ €}$;
 $2\,940 \text{ €} \times 8 / 12 = 1\,960 \text{ €}$. 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 : $24\,500 \times 9\% = 2\,205 \text{ €}$;
 $2\,205 \text{ €} \times 8 / 12 = 1\,470 \text{ €}$. Montant auquel s'ajoutent les frais réels de carburant (coût annuel de 1 300 €) :
 $1\,300 \times 6\,000 / 12\,800 \text{ km} = 609 \text{ €}$.

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

b. Calcul de l'avantage en nature selon la méthode forfaitaire dans le cas d'un véhicule loué en début d'année

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 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)

40 % du coût global annuel de la location et des services associés + carburant : $(5\,400 + 2\,500) \times 40\% = 3\,160 \text{ €}$.

Calcul du plafond par référence à l'évaluation forfaitaire d'un véhicule acheté (carburant compris) :
 $12\% \times 24\,221 = 2\,907 \text{ €}$. L'avantage en nature est donc ramené à 2 907 €.

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

30 % du coût global annuel : $5\,400 \times 30\% = 1\,620 \text{ €}$.

Calcul du plafond par référence à l'évaluation forfaitaire du véhicule immobilisé (hors carburant) : $9\% \times 24\,221 = 2\,180 \text{ €}$. Le montant de l'évaluation est inférieur au montant plafond, l'évaluation reste de 1 620 €.

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

L'avantage en nature calculé selon cette méthode s'élève à 2 720 € (1 620 + 1 100).



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

Depuis le 1^{er} janvier 2020, 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.

Avant tout, **la valorisation de l'avantage en nature fait l'objet d'un abattement de 50 %, dans la limite de 1 800 € par an.**

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, y compris lorsque cet employeur met à la disposition des salariés des bornes de recharge de véhicules électriques.

Les autres modalités présentées précédemment restent les mêmes.

L'employeur n'a pas l'obligation de mettre à disposition des salariés des bornes de recharge électrique ou plus généralement de les autoriser à recharger leur véhicule depuis les installations électriques de l'entreprise.

Si toutefois il le fait, les frais de recharge électrique assumés par l'employeur ne sont pas valorisés comme un avantage. Il convient de retenir, en cas d'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature, les forfaits hors prise en compte du carburant, soit 9 % du coût d'achat au titre de la mise à disposition d'un véhicule acquis depuis moins de 5 ans et 30 % des frais de location au titre de la mise à disposition d'un véhicule loué.

Ces nouvelles règles s'appliquent pour les véhicules électriques mis à disposition entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022. Un nouvel arrêté fixera la valeur de l'abattement applicable aux véhicules mis à disposition à compter du 1^{er} janvier 2023.

Les véhicules hybrides ne sont pas visés par ce dispositif.

CAS PRATIQUE

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

Le financement par l'employeur de frais de recharge électrique n'est pas pris en compte.

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 1 800 €, soit $5\,400 \times 30\% = 1\,620 \text{ €}$; $1\,620 \times 50\% = 810 \text{ €}$;
- Le coût d'achat, sur la base d'un taux de 9 % et en appliquant ensuite l'abattement de 50 % plafonné à 1 800 €, 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.

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 1 800 €, soit $7\,380 \times 30\% = 2\,214 \text{ €}$; $2\,214 \times 50\% = 1\,107 \text{ €}$;
- Le coût d'achat, sur la base d'un taux de 9 % et en appliquant ensuite l'abattement de 50 % plafonné à 1 800 €, soit $41\,000 \times 9\% = 3\,690 \text{ €}$; $3\,690 \times 50\% = 1\,845 \text{ €}$, supérieurs à 1 800 €. Le plafond de 1 800 € est retenu, soit un avantage de $3\,690 - 1\,800 = 1\,890 \text{ €}$.

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 consenti aux salariés, 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 le rabais dont aurait bénéficié le salarié si l'entreprise lui avait vendu un de ses véhicules, dans la limite de 30 %, pour l'évaluation du coût d'achat du véhicule.

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.



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

	Véhicule acheté	Véhicule loué
Évaluation selon les dépenses réelles (véhicule thermique ou hybride)	<p>[(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)</p> <p>X kilomètres parcourus à titre privé / nombre total de kilomètres]</p> <p>+ frais réels de carburant à titre privé le cas échéant</p>	<p>[(Coût annuel de location TTC + assurance + frais d'entretien)</p> <p>X kilomètres parcourus à titre privé / nombre total de kilomètres]</p> <p>+ frais réels de carburant à titre privé le cas échéant</p>
Évaluation forfaitaire (véhicule thermique ou hybride)	<p>(9 % du coût d'achat TTC du véhicule réglé par l'entreprise (ou 6 % si le véhicule a plus de 5 ans)</p> <p>ou</p> <p>12 % du coût d'achat TTC (9 % si le véhicule a plus de 5 ans) si l'employeur finance le carburant à titre privé</p>	<p>30 % du coût annuel de location TTC (location, entretien, assurance)</p> <p>ou</p> <p>40 % du coût annuel de location TTC (location, entretien, assurance) si l'employeur finance le carburant à titre privé</p> <p><i>NB : la méthode de prise en compte des frais réels de carburant n'est pas mentionnée</i></p> <p><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></p>
Remarque commune en cas de mise à disposition d'un véhicule électrique	<p>Abattement de 50 % de la valeur de l'avantage en nature (abattement plafonné à 1 800 €) évalué selon les méthodes ci-dessus</p> <p>Absence de valorisation des frais de recharge électrique pris en charge par l'employeur, lequel n'est donc pas réputé financer le carburant privé</p>	

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.



I 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 – LIEU DE 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 – lieu de 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 – lieu de 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 – lieu de 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.

2.2. Le versement d'indemnités kilométriques

L'indemnisation des trajets domicile – lieu de 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'incommodité 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 transport »

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.

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 de 200 € au maximum par salarié et par an pour les seuls frais de carburant, et 500 € pour les frais d'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène.**

Sont en outre 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 frais de transports en commun.

La prime transport doit avoir un **caractère collectif** : l'employeur doit en faire bénéficier, selon les mêmes modalités et en fonction de la distance entre le domicile et le lieu de travail, l'ensemble des salariés éligibles. Les salariés à temps partiel en bénéficient s'ils travaillent au moins à mi-temps.

L'employeur doit être en mesure de justifier de la prise en charge des frais de carburant ou d'alimentation électrique et du lieu de résidence des salariés. Le certificat d'immatriculation du véhicule doit pouvoir être présenté.

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

En revanche, si le montant versé est forfaitaire, le nombre de kilomètres parcourus est indifférent. Il n'est donc exigé aucun justificatif de dépenses de carburant dans la limite de 200 € ou 500 € pour les frais d'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène.

À l'inverse, si l'employeur effectue un remboursement sur la base d'indemnités kilométriques, 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 transport peut se cumuler avec les indemnités kilométriques évoquées ci-avant, sous réserve que le montant total exclu de l'assiette des cotisations sociales, issu à la fois du versement de la prime transport et du paiement d'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 IK est de dispenser de la preuve du montant réel des dépenses.

L'exonération de cotisations et contributions de sécurité sociale 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 transport 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 – lieu de travail ?

Pour les salariés n'ayant pas opté pour le régime des frais réels, les frais relatifs au trajet domicile – lieu de 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 448 € et un maximum de 12 829 € s'agissant de l'impôt sur les revenus 2021 (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 ;
- Les frais d'entretien et de réparation.



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.

Alors qu'il n'avait pas évolué depuis deux ans, ce barème a été revalorisé de 10 % pour l'imposition des revenus 2021 afin de compenser l'envolée des prix du pétrole. Le barème actualisé s'établit comme suit :

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	$d \times 0,502$	$(d \times 0,3) + 1\ 007$	$d \times 0,35$
4 CV	$d \times 0,575$	$(d \times 0,323) + 1\ 262$	$d \times 0,387$
5 CV	$d \times 0,603$	$(d \times 0,339) + 1\ 320$	$d \times 0,405$
6 CV	$d \times 0,631$	$(d \times 0,355) + 1\ 382$	$d \times 0,425$
7 CV et plus	$d \times 0,661$	$(d \times 0,374) + 1\ 435$	$d \times 0,446$

Barème issu de l'arrêté en date du 1^{er} février 2022.

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

REPÈRE

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 à ce stade une majoration de 20 % du barème applicable aux véhicules thermiques.

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 l'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 bénéficiaires 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.



I 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 de telles contreparties.

REPÈRE

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).

Enfin, le temps de trajet entre deux lieux de missions 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) et le lieu d'arrivée (lieu de travail habituel ou lieu de mission). Le régime applicable au trajet de retour est identique.



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.



REPÈRE

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.



REPÈRE

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 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 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'acquiesce 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 dans les 45 jours de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, par lettre recommandée ou bien par le biais d'un 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.

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

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.).

REPÈRE

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.



REPÈRE

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.

Vers une mobilité des salariés plus verte

Les questions liées aux modes de déplacement plus écologiques que le véhicule automobile diesel ou essence 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 – lieu de travail.

Le présent chapitre présente les mécanismes de promotion de modes de transport plus verts et plus variés, dans un environnement qui reste mouvant.



I A. Éléments de contexte

« En promouvant l'utilisation des moyens de transports allant dans le sens de la transition écologique, les pouvoirs publics ont pour objectif de sensibiliser la conscience écologique des Français ». Cette citation tirée du site du ministère de la Transition écologique témoigne bien de la double volonté que les acteurs publics et privés s'impliquent dans la gestion des modes de transport et que cette gestion s'inscrive dans une perspective de développement durable.

Transposer ces principes au monde de l'entreprise revient à inciter les salariés à utiliser des modes de

déplacement plus respectueux de l'environnement pour se rendre sur leur lieu de travail.

En effet, face à la densification de la mobilité urbaine, employeurs et employés cherchent des solutions alternatives et plus en lien avec les objectifs RSE et les prises de conscience personnelles.

Cela passe par la volonté de mettre à disposition des moyens alternatifs à la voiture pour les besoins professionnels et les déplacements domicile-travail (mobilité douce ou solutions partagées).

Dans un contexte de « guerre des talents », les employeurs ont également le souhait d'accompagner leurs employés sur leurs besoins personnels.

Les stratégies de « marque employeur » cherchent 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 pouvaient faire l'objet d'un financement patronal – si l'on excepte le financement partiel des titres d'abonnement à un réseau de transports en commun.

La loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 a marqué un premier tournant en instituant le dispositif des « indemnités kilométriques vélo ».

Elle a été complétée par la loi du 28 décembre 2018 de Finances pour 2019, qui a créé des indemnités « covoiturage ».

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 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) a plus profondément modifié les possibilités de prise en charge par un employeur des frais de trajet domicile – lieu de travail de ses salariés.

Les entreprises ont désormais la faculté de rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement domicile – lieu de 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.

Cette même loi a également institué pour certaines entreprises 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, notamment par le biais de modes de transport « vertueux ». Cela contraint dans les faits la majorité des entreprises à s'emparer de ce sujet.

La loi du 29 décembre 2020 de Finances pour 2021 ainsi que la loi « Climat » du 22 août 2021 sont venues dernièrement améliorer la prise en charge des frais de déplacement des salariés dont la mobilité est plus verte.

Enfin, il existe depuis le 1^{er} janvier 2022 le « titre mobilité » qui, 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.

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...).

Ces nouvelles solutions de mobilités partagées ou de micro-mobilités se sont inscrites aussi dans un contexte où de nouvelles formes de travail se sont imposées dans les entreprises (télétravail, travail en flex office etc.).

Dans le cadre du développement de ces nouveaux outils, selon un sondage OpinionWay pour Ecomob. Club¹, 54 % des entreprises ayant mis en place un Forfait mobilités durables ont cherché à améliorer le bien-être de leurs salariés et 48 % à développer le bien-être de leurs collaborateurs.

Les règles en place demeurent toutefois complexes et centrées sur les trajets dans des zones urbaines au sein desquelles les salariés ont à leur disposition plusieurs moyens de déplacement.

¹ Le Forfait Mobilités Durables. Novembre 2021. Etude OpinionWay réalisée auprès de 110 responsables mobilités ou décideurs d'entreprises de 50 salariés ou plus



B. La mesure phare : le forfait mobilités durables (FMD)

1. QU'EST-CE QUE LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES ?

Depuis le 1^{er} janvier 2020, 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 a mise en place demeure toutefois complexe en pratique, et est surtout adaptée 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 ;
- 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) ;
- 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).

REPÈRE

Depuis le 1^{er} janvier 2022, ce forfait couvre également les déplacements effectués par les salariés au moyen d'engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) comme les trottinettes électriques personnelles.

Le but de cette nouveauté est de permettre la prise en charge des EDPM notamment pour les salariés de certaines villes, espaces périurbains ou ruraux dans lesquels les services de mobilité partagée ne sont pas développés.



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.



REPÈRE

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 ne peut pas lui verser un forfait mobilités durables inférieur à 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 ne peut pas non plus lui verser un forfait mobilités durables inférieur à 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.

Sous réserve de précisions administratives, il semble qu'une entreprise puisse ainsi octroyer à ses salariés éligibles un forfait mobilités durables à hauteur de 0,25 € par kilomètre parcouru avec un vélo personnel, comme un forfait journalier d'1 € par trajet indifféremment du nombre de kilomètres parcourus.

De la même manière, une entreprise pourrait octroyer à ses salariés éligibles un forfait mobilités durables à hauteur de 1,5 € par jour où le salarié a utilisé son vélo personnel comme un forfait mensuel de 20 € par mois, indifféremment du nombre de jours d'utilisation de ce mode de déplacement sous réserve de la réalisation effective de trajets en vélo.

Il est possible également de prévoir une somme forfaitaire annuelle, versée mensuellement.

Les dispositions relatives au forfait mobilités durables ne précisent pas s'il est possible de prévoir un dispositif par mode de transport, par exemple 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.

Le mécanisme étant par nature forfaitaire et sous réserve de précisions administratives, il semble nécessaire 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. ; ou
- Une indemnité kilométrique d'un montant identique quel que soit le mode de déplacement.

Il semble possible par ailleurs de prévoir des aides ponctuelles sur la base de montants réels comme l'aide à l'achat ou l'entretien d'un vélo par exemple.

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.

REPÈRE

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 exonérées de cotisations sociales et de CSG-CRDS dans la limite de 500 € par an.

Elles 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 utilisation effective 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 est encore récent ; les textes qui le régissent sont peu détaillés et les précisions administratives sont rares. Sa mise en place implique donc une attention particulière pour demeurer dans le champ des exonérations sociales et fiscales.

Il est 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 DU DOMICILE AU LIEU DE 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 – lieu de 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.

Dans ce cas, l'exonération résultant de ces deux prises en charge ne peut pas excéder, depuis le 25 août 2021, un total de 600 € 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 transport

L'employeur des salariés qui utilisent leur véhicule personnel pour les trajets domicile – lieu de 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 transport, présenté au chapitre 3.

Ce remboursement est exonéré de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu dans la limite de 200 € par an, sous diverses conditions.

La prime transport 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 de 500 € par an et par salarié dont 200 € 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 – lieu de 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 PRATIQUE

Exemple 1 : Un salarié a bénéficié au cours d'une année de la prise en charge :

- Du forfait mobilités durables à hauteur de 180 € (15 € / mois) ;
- Et des frais d'abonnement à un service public de location de vélos à hauteur de 300 €.

L'exonération de charges sociales et d'impôt sur le revenu de l'avantage résultant de la prise en charge de ces frais est limitée à 600 €. Au cas particulier, l'avantage total résultant de leur prise en charge s'élève à 480 €. Il est donc exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu en totalité.

Exemple 2 : Un salarié a bénéficié au cours d'une année de la prise en charge :

- Du forfait mobilités durables à hauteur de 180 € (15 € / 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 transport.

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 500 €. Au cas particulier, l'avantage résultant de leur prise en charge s'élève à 540 € au total. Il est donc soumis à charges sociales et imposé à hauteur de 40 €.

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 720 € (60 € / 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 600 € 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 900 € au total. Il est donc exonéré à hauteur de 720 € et soumis à charges sociales et imposé à hauteur de 180 €.

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 480 € (40 € / 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 600 € 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 660 € au total. Il est donc soumis à charges sociales et imposé à hauteur de 60 €.





■ C. Le forfait mobilités durables – Premier bilan et perspectives

1. INDICATIONS GÉNÉRALES

Un premier bilan du forfait mobilités durables a été publié le 15 février 2021 à travers un « baromètre « Forfait mobilités durables » » établi par le ministère des Transports et l'Agence pour la transition écologique (ADEME). Ce baromètre doit être analysé avec précaution dans la mesure où le panel des entreprises interrogées n'est pas nécessairement représentatif des employeurs français.

Cependant, au regard d'une enquête menée auprès de plus de 1.000 employeurs du secteur public et privé (dirigeants, DRH, Direction RSE, associations, fédérations professionnelles, etc.), les premières tendances relatives au forfait mobilités durables sont les suivantes :

- Ses principales motivations sont l'incitation à l'usage des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture, la valorisation des pratiques vertueuses déjà en place et le souhait de répondre à une demande des salariés ;
- Sa mise en place est plutôt homogène sur le territoire français ;
- Il concerne principalement le vélo et le covoiturage. 17 % des forfaits mis en place couvrent tous les modes de déplacement éligibles ;
- Dans les entreprises privées, son montant annuel moyen est de 400 € par salarié ;
- Le versement d'une allocation forfaitaire conditionnée par la pratique des modes éligibles est favorisé, plutôt qu'un remboursement au réel (par exemple sur la base d'un nombre de trajets ou de kilomètres) sur présentation de justificatifs.

En revanche, ce « baromètre » a permis de constater des axes d'amélioration ; notamment :

- 31 % des personnes ayant répondu ne connaissaient pas le dispositif ;

- Le montant du forfait à allouer ainsi que la lourdeur de la gestion RH constituent de réelles craintes (justificatifs de l'utilisation des modes de déplacement éligibles et des montants, suivi du dispositif) ;
- Les entreprises reconnaissent des besoins d'accompagnement, de formation et de communication, en particulier pour clarifier les modalités d'application du dispositif. Rappelons que ni la loi ni les précisions administratives ne précisent la forme exacte que doit adopter le forfait alloué.

Ces résultats ont été confirmés par une seconde étude, rendue publique début 2022, sur les entreprises du Cac 40, donc sur des structures de grande ou très grande taille. Le dispositif reste sous-utilisé, ce qui a d'ailleurs conduit un député travaillant sur la filière vélo, à proposer de rendre obligatoire le forfait mobilités durables dans les entreprises.





REPÈRE

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 notamment d'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.

2. EXEMPLES ET EXPÉRIENCES

Des premiers accords collectifs mis en place au sein de grands groupes ou de grandes entreprises offrent également des indications sur la mise en œuvre de ce dispositif :

Accord	Dispositif mis en place
<p>Accord du 9 juillet 2021 relatif à la mise en place du forfait mobilités durables au sein d'Axa France</p>	<p>Bénéficiaires Les personnels administratifs ne disposant pas de véhicule de fonction.</p> <p>Montant du forfait mobilités durables Au maximum 400 € par an.</p> <p>Modes de transport éligibles</p> <ul style="list-style-type: none">• Vélo mécanique ou à assistance électrique ;• Covoiturage via des plateformes en tant que conducteur ou passager ;• Transports en commun hors abonnements ;• Engins de déplacement personnels tels que scooters et trottinettes électriques, détenus, loués ou utilisés en libre-service. <p>Frais couverts</p> <ul style="list-style-type: none">• Participation aux dépenses réelles d'achat ou de location du vélo, l'achat d'accessoires de sécurité• Participation aux frais réels d'entretien et de réparation de vélos• Montant forfaitaire conditionné à la pratique du vélo• Prise en charge des frais partagés entre le conducteur et ses passagers (covoiturage)• Prise en charge des frais de covoiturage• Participation à l'achat des titres de transports en commun• Participation aux dépenses réelles pour les engins de déplacement personnels• Montant forfaitaire conditionné à la pratique de l'engin ou sa location <p>Justificatifs Attestation sur l'honneur.</p>

(source : Légifrance)

Accord	Dispositif mis en place
<p>Accord du 18 mai 2021 sur la mise en place d'un forfait mobilités durables au sein du groupe Atos en France</p>	<p>Bénéficiaires Tous les salariés (CDI, CDD, contrats d'apprentissage ou de professionnalisation).</p> <p>Montant du forfait mobilités durables 300 € par an, proratisation pour les salariés à temps partiel à moins de 50 % et pour les arrivées en cours d'année (dans ce cas, forfait de 25 € par mois, sans proratisation en cas d'arrivée en cours de mois).</p> <p>Modes de transport éligibles Vélo.</p> <p>Frais couverts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forfait total de 300 € versé sans condition d'utilisation minimum au titre de l'utilisation du vélo ; • Au-delà, aide à l'achat ou à la réparation d'un vélo, sur la base de frais réels plafonnés (100 € pour la réparation, 300 € pour l'achat d'un vélo, 450 € pour l'achat d'un VAE). <p>Justificatifs Attestation sur l'honneur s'agissant de l'utilisation du vélo, factures pour les aides à l'achat et la réparation.</p> <p>Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul possible avec le remboursement de l'abonnement de transports en commun à condition de ne pas couvrir le même trajet, dans la limite totale de 400 €.</p>

(source : Légifrance)

Accord	Dispositif mis en place
<p>Accord du 10 mai 2021 relatif au plan de mobilité domicile-travail (2021-2024) chez Orange</p>	<p>Bénéficiaires Tous les salariés.</p> <p>Montant du forfait mobilités durables Au maximum 400 € par an.</p> <p>Modes de transport éligibles</p> <ul style="list-style-type: none">• Covoiturage (conducteur ou passager)• Vélo• Trottinette électrique• Scooter électrique personnel• Engins de déplacement personnels en location ou en libre-service <p>Frais couverts</p> <ul style="list-style-type: none">• Participation journalière de 3 € en cas d'utilisation d'un des modes de transport éligibles sauf les titres de transports en commun à l'unité• Prise en charge du titre de transport à l'unité hors abonnement• Accès prioritaire aux parkings en cas de covoiturage <p>Justificatifs Attestation sur l'honneur pour la participation journalière, justificatifs pour les autres mesures.</p> <p>Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs Cumul possible avec la prise en charge obligatoire des transports en commun sans excéder 400 € par an.</p>

(source : Légifrance)

Accord	Dispositif mis en place
<p>Avenant n° 1 du 3 juin 2021 portant sur la mise en place de dispositions spécifiques relatives à la mobilité durable au sein de Schneider Electric</p>	<p>Bénéficiaires</p> <p>Les salariés dépourvus de véhicule de fonction (CDI, CDD, alternants et stagiaires), à partir de 80 trajets minimum par année civile (40 trajets pour les salariés à temps partiel à moins de 50 %).</p> <p>Montant du forfait mobilités durables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forfait « covoiturage » : montant plancher de 80 € (ou 40 €) et plafond de 200 € ; • Forfait « vélo/trottinette » : au maximum 80 €. <p>Modes de transport éligibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Covoiturage régulier, en location ou avec son véhicule personnel (conducteur ou passager) ; • Vélo personnel ou de location ; • Trottinette de location. <p>Frais couverts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participation en cas de covoiturage, sauf frais d'inscription aux plateformes de covoiturage ; • Participation à l'achat d'un « kit sécurité » vélo ou trottinette (40 € maximum) ; • Participation aux frais d'entretien ou de réparation liés à l'usage du vélo (40 € maximum). <p>Justificatifs</p> <p>Pour le covoiturage : inscription sur une plateforme puis établissement d'un relevé des trajets effectués et attestation sur l'honneur.</p> <p>Possibilité de cumul avec d'autres dispositifs</p> <p>Cumul du forfait « vélo/trottinette » possible avec la prise en charge obligatoire des transports en commun sans excéder 500 € par an.</p> <p>Cumul du forfait « vélo/trottinette » ou « covoiturage » possible avec la prise en charge des frais d'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables (phase test).</p>

(source : Légifrance)

REPÈRE

Les questions à se poser

Le forfait mobilités durables est un dispositif encore récent. L'absence de précisions des textes 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 essentiellement les salariés ?**
- **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 des salariés ?**
- **Quel est le coût moyen d'un trajet en voiture à moteur 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 ?**
- **L'entreprise souhaite-t-elle recourir à une prise en charge globale du FMD par la voie de la déclaration sur l'honneur ou au contraire via une prise en charge à l'acte avec l'aide d'outils digitaux (type MaaS) ?**

Lorsque les salariés utilisent massivement leur véhicule personnel et qu'il n'existe pas de réelle alternative en l'absence de réseaux de transports en commun ou au regard de la distance moyenne parcourue, 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.

Ces questions et observations ne sont qu'une partie de celles qui doivent guider la réflexion sur le forfait mobilités durables.



I 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 – lieu de travail, en particulier via la prime transport ou du forfait mobilités durables. Ainsi, l'ensemble des modalités de participation de l'employeur aux frais de trajet domicile – lieu de 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.

C'est là la voie privilégiée d'instauration de la prime transport et du forfait mobilités durables, pour les entreprises qui disposent de partenaires sociaux.

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 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 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 – lieu de 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-lieu de 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 ;
- 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...

REPÈRE

À noter que l'article L. 113-18 du Code de l'habitat et de la construction impose aux employeurs situés dans des bâtiments équipés d'au moins 20 places de parking pour les salariés d'installer des parkings sécurisés pour les vélos.

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, ancienne, 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 – lieu de travail.

Ce remboursement est assorti d'une exonération de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu.

L'obligation de remboursement est applicable quel que soit le lieu de résidence du salarié, mais l'exonération fiscale et sociale suppose que la résidence ne soit pas fixée en un lieu anormalement éloigné pour convenances personnelles. Des justificatifs d'utilisation des titres doivent être produits.

Ce remboursement ne peut pas se cumuler avec la prime transport. Il est en revanche 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 totalement 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 de leur 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 les crédits mis à sa disposition par son employeur.

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.

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 entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de cette flotte.

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 destiné aux vélos, 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 destiné aux vélos. 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.

Ce dispositif est pour l'instant en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024.

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.

REPÈRE

L'octroi d'aides nationales et locales pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE)

Depuis le 26 juillet 2021, il est possible de bénéficier de la prime à la conversion pour l'achat ou la location d'un vélo à assistance électrique (VAE). Comme pour les autres véhicules, cette aide financière est conditionnée à la mise à la destruction d'un véhicule ancien.

Le montant de la prime est de 40 % du prix d'acquisition, dans la limite de 1 500 €.

Les personnes habitant ou travaillant dans une zone à faible émission mobilité (ZFE) et dont la collectivité territoriale a versé une aide pour acheter ou louer un vélo à assistance électrique bénéficient d'une surprime. Le montant de cette surprime est identique à l'aide versée par la collectivité territoriale, dans la limite de 1 000 €.

Jusqu'au 31 décembre 2022 également, les personnes physiques ayant un RFR inférieur à 13 489 € peuvent bénéficier d'un bonus vélo à assistance électrique (VAE) pour l'achat d'un VAE pour lequel elles ont au préalable bénéficié

d'une aide versée par une collectivité territoriale (commune, département, région, collectivité à statut particulier, collectivité d'outre-mer).

S'agissant spécifiquement d'un vélo cargo, il est possible de bénéficier de ce bonus sans avoir obtenu d'aide de la collectivité territoriale. Ce bonus vélo peut couvrir jusqu'à 40 % du coût d'acquisition de ce type de cycle, dans la limite de 1 000 €.

Pour tous les types de vélos, le montant de l'aide de l'État est identique au montant de l'aide accordée par la collectivité territoriale mais ne peut excéder 200 €, même si l'aide de la collectivité est supérieure.

Il existe par ailleurs diverses aides locales prolongées en 2022 (prime à l'achat en Ile-de-France, primes VAE à Lyon et son agglomération ou à Marseille, etc.).

Un inventaire de ces aides peut être consulté sur le site <https://www.mobility-observatory.arval.fr>.

REPÈRE

L'incidence du télétravail

Le développement significatif du télétravail depuis 2020 peut inciter à mener une réflexion quant à la prise en charge des frais de trajet domicile – lieu de 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 – lieu de travail, basé sur les

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.

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 transport 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.







Vade-mecum

TAXE ANNUELLE SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂
BARÈME WLTP (À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2022)

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 21	0
21	17
22	18
23	18
24	19
25	20
26	21
27	22
28	22
29	23
30	24
31	25
32	26
33	26
34	27
35	28
36	29
37	30
38	30
39	31
40	32
41	33
42	34
43	34

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
44	35
45	36
46	37
47	38
48	38
49	39
50	40
51	41
52	42
53	42
54	43
55	44
56	45
57	46
58	46
59	47
60	48
61	49
62	50
63	50
64	51
65	52
66	53
67	54

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
68	54
69	55
70	56
71	57
72	58
73	58
74	59
75	60
76	61
77	62
78	117
79	119
80	120
81	122
82	123
83	125
84	126
85	128
86	129
87	131
88	132
89	134
90	135
91	137

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
92	138
93	140
94	141
95	143
96	144
97	146
98	147
99	149
100	150
101	162
102	163
103	165
104	166
105	168
106	170
107	171
108	173
109	174
110	176
111	178
112	179
113	181
114	182
115	184

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
116	186
117	187
118	189
119	190
120	192
121	194
122	195
123	197
124	198
125	200
126	202
127	203
128	218
129	232
130	247
131	249
132	264
133	266
134	295
135	311
136	326
137	343
138	359
139	375
140	392
141	409

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
142	426
143	443
144	461
145	479
146	482
147	500
148	518
149	551
150	600
151	664
152	730
153	796
154	847
155	899
156	952
157	1 005
158	1 059
159	1 113
160	1 168
161	1 224
162	1 280
163	1 337
164	1 394
165	1 452
166	1 511
167	1 570

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
168	1 630
169	1 690
170	1 751
171	1 813
172	1 875
173	1 938
174	2 001
175	2 065
176	2 130
177	2 195
178	2 261
179	2 327
180	2 394
181	2 480
182	2 548
183	2 617
184	2 686
185	2 757
186	2 827
187	2 899
188	2 970
189	3 043
190	3 116
191	3 190
192	3 264
193	3 300

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
194	3 337
195	3 374
196	3 410
197	3 448
198	3 485
199	3 522
200	3 580
201	3 618
202	3 676
203	3 735
204	3 774
205	3 813
206	3 852
207	3 892
208	3 952
209	3 992
210	4 032
211	4 072
212	4 113
213	4 175
214	4 216
215	4 257
216	4 298
217	4 340
218	4 404
219	4 446

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
220	4 488
221	4 531
222	4 573
223	4 638
224	4 682
225	4 725
226	4 769
227	4 812
228	4 880
229	4 924
230	4 968
231	5 036
232	5 081
233	5 150
234	5 218
235	5 288
236	5 334
237	5 404
238	5 474
239	5 521
240	5 592
241	5 664
242	5 735
243	5 783
244	5 856
245	5 929

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
246	6 002
247	6 052
248	6 126
249	6 200
250	6 250
251	6 325
252	6 401
253	6 477
254	6 528
255	6 605
256	6 682
257	6 733
258	6 811
259	6 889
260	6 968
261	7 047
262	7 126
263	7 206
264	7 286
265	7 367
266	7 448
267	7 529
268	7 638
269	7 747
Supérieures à 269	29€ x Émission CO ₂ (en g/km)



BARÈME CO₂ – WLTP (1^{ER} JANVIER 2022 - 1^{ER} JANVIER 2023)

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 128	0	153	1 276
128	50	154	1 386
129	75	155	1 504
130	100	156	1 629
131	125	157	1 761
132	150	158	1 901
133	170	159	2 049
134	190	160	2 205
135	210	161	2 370
136	230	162	2 544
137	240	163	2 726
138	260	164	2 918
139	280	165	3 119
140	310	166	3 331
141	330	167	3 552
142	360	168	3 784
143	400	169	4 026
144	450	170	4 279
145	540	171	4 543
146	650	172	4 818
147	740	173	5 105
148	818	174	5 404
149	898	175	5 715
150	983	176	6 039
151	1 074	177	6 375
152	1 172	178	6 724

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
179	7 086
180	7 462
181	7 851
182	8 254
183	8 671
184	9 103
185	9 550
186	10 011
187	10 488
188	10 980
189	11 488
190	12 012
191	12 552
192	13 109
193	13 682
194	14 273
195	14 881
196	15 506
197	16 149
198	16 810
199	17 490
200	18 188
201	18 905
202	19 641
203	20 396
204	21 171

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
205	21 966
206	22 781
207	23 616
208	24 472
209	25 349
210	26 247
211	27 166
212	28 107
213	29 070
214	30 056
215	31 063
216	32 094
217	33 147
218	34 224
219	35 324
220	36 447
221	37 595
222	38 767
223	39 964
Supérieures à 223	40 000

BARÈME CO₂ – WLTP (À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2023)

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 123	0
123	50
124	75
125	100
126	125
127	150
128	170
129	190
130	210
131	230
132	240
133	260
134	280
135	310
136	330
137	360
138	400
139	450
140	540
141	650
142	740
143	818
144	898
145	983
146	1 074
147	1 172

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
148	1 276
149	1 386
150	1 504
151	1 629
152	1 761
153	1 901
154	2 049
155	2 205
156	2 370
157	2 544
158	2 726
159	2 918
160	3 119
161	3 331
162	3 552
163	3 784
164	4 026
165	4 279
166	4 543
167	4 818
168	5 105
169	5 404
170	5 715
171	6 039
172	6 375
173	6 724

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
174	7 086
175	7 462
176	7 851
177	8 254
178	8 671
179	9 103
180	9 550
181	10 011
182	10 488
183	10 980
184	11 488
185	12 012
186	12 552
187	13 109
188	13 682
189	14 273
190	14 881
191	15 506
192	16 149
193	16 810
194	17 490
195	18 188
196	18 905
197	19 641
198	20 396
199	21 171

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
200	21 966
201	22 781
202	23 616
203	24 472
204	25 349
205	26 247
206	27 166
207	28 107
208	29 070
209	30 056
210	31 063
211	32 094
212	33 147
213	34 224
214	35 324
215	36 447
216	37 595
217	38 767
218	39 964
219	41 181
220	42 431
221	43 703
222	45 000
223	46 323
224	47 672
225	49 047
Supérieures à 225	50 000

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

Émissions de CO ₂ (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
173	12 552
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 (ENTRE LE 1^{ER} JANVIER
2022 ET LE 1^{ER} JANVIER 2023)**

Puissance administrative (en CV)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieure à 5	0
5	1 000
6	3 000
7	4 000
8	6 000
9	7 000
10	9 250
11	10 500
12	12 500
13	13 500
14	15 625
15	16 500
16	19 250
17	21 000
18	23 500
19	26 000
20	28 500
21	31 000
22	33 500
23	36 000
24	38 500
Supérieure à 24	40 000

**BARÈME CV (ENTRE LE 1^{ER} JANVIER
2022 ET LE 1^{ER} JANVIER 2023)**

Puissance administrative (en CV)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieure à 4	0
4	500
5	2 250
6	3 500
7	4 750
8	6 500
9	8 000
10	9 500
11	11 500
12	12 750
13	14 500
14	16 000
15	18 750
16	20 500
17	23 000
18	25 500
19	28 000
20	30 500
21	33 000
22	35 500
23	38 000
24	40 000
25	42 500
26	45 000
27	47 500
Supérieure à 24	50 000



PC CAMIONNETTES

Camionnettes éligibles	
Taux CO ₂ inférieur ou égal à 50 g/km	Véhicules électriques, hydrogène ou une combinaison des deux et Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie / neuf ou occasion). <u>Conditions communes</u> : véhicule de Classe I ¹ Pas de condition de prix d'acquisition maximum.
	Véhicules électriques et Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie / neuf ou occasion). <u>Conditions communes</u> : véhicule de Classe II ¹ Pas de condition de prix d'acquisition maximum.
	Véhicules électriques et Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie / taux CO ₂ entre 21 et 50g/km / neuf ou occasion). <u>Conditions communes</u> : véhicule de Classe III ¹ Pas de condition de prix d'acquisition maximum.
	Autres camionnettes, sous réserve que le prix d'acquisition soit inférieur à 50 000 € .
Taux CO ₂ compris entre 51 et 127 g/km (WLTP) ²	Véhicules essence Crit'Air 1 (neuf ou occasion avec date de 1 ^{ère} immatriculation depuis moins de 6 mois à compter de la date de facturation). Prix d'acquisition inférieur à 50 000 € TTC . Pas de condition liée à la classe.
Taux CO ₂ compris entre 51 et 137 g/km (WLTP) ³	Véhicules essence Crit'Air 1 (occasion avec date de 1 ^{ère} immatriculation depuis plus de 6 mois à compter de la date de facturation). Prix d'acquisition inférieur à 50 000 € TTC . Pas de condition liée à la classe.

¹ La classe du véhicule est déterminée par sa masse de référence correspondant à la masse du véhicule en ordre de marche moins la masse uniforme du conducteur de 75 kg, augmentée d'une masse uniforme de 100 kg. Le poids G « Poids à vide national (en Kg) » de la carte grise est assimilé au poids du véhicule en ordre de marche. La classe I correspond à une masse de référence inférieure ou égale à 1305 kg, la classe II à une masse de référence strictement supérieure à 1305 kg et inférieure ou égale à 1760 kg et la classe III à une masse de référence strictement supérieure à 1760 kg.

Montant de la prime de non-conversion selon le bénéficiaire

Foyer avec RFR supérieur à 13 489 € (par part) ou personne morale	Foyer avec RFR inférieur ou égal à 13 489 € (par part)	Foyer avec RFR inférieur à 6 300 € (par part) / Sous condition de km effectués
40% du prix plafonné à 5 000 €		
40% du prix plafonné à 7 000 €		
40% du prix plafonné à 9 000 €		
1 500 €	1 500 €	3 000 €
0 €	100% du prix plafonné à 1500 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.	80% du prix plafonné à 3 000 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.
0 €	100% du prix plafonné à 1500 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.	80% du prix plafonné à 3 000 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.

² Valeurs exprimées en norme WLTP (taux compris entre 51 et 99 g/km si exprimé en valeur NEDC).

³ Valeurs exprimées en norme WLTP (taux compris entre 51 et 109 g/km si exprimé en valeur NEDC).

CUMUL CAMIONNETTES

Type de camionnette		Montant de la prime de non-conversion selon le bénéficiaire	
		Foyer avec RFR supérieur à 13 489 € (par part) ou personne morale	Foyer avec RFR inférieur ou égal à 13 489 € (par part)
Taux CO ₂ inférieur ou égal à 20 g/km	Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux - Classe I (neuf ou occasion)	40% du prix plafonné à 5 000 €	
	Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux - Classe II (neuf ou occasion)	40% du prix plafonné à 7 000 €	
	Véhicules électriques, à hydrogène ou une combinaison des deux - Classe III (neuf ou occasion)	40% du prix plafonné à 9 000 €	
Taux CO ₂ compris entre 21 et 50 g/km	Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie) - Classe I (neuf ou occasion)	40% du prix plafonné à 5 000 €	
	Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie) - Classe II (neuf ou occasion)	40% du prix plafonné à 7 000 €	
	Véhicules hybrides rechargeables (avec contrainte d'autonomie) - Classe III (neuf ou occasion)	40% du prix plafonné à 9 000 €	
	Autres camionnettes, sous réserve que le prix d'acquisition soit inférieur à 50 000 €	1 500 €	1 500 €
Taux CO ₂ compris entre 51 et 127 g/km (WLTP) ¹	Véhicules essence Crit'Air 1 (neuf ou occasion avec date de 1 ^{ère} immatriculation depuis moins de 6 mois à compter de la date de facturation). Prix d'acquisition inférieur à 50 000 € TTC.	0 €	100% du prix plafonné à 1500 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.
Taux CO ₂ compris entre 51 et 137 g/km (WLTP) ²	Véhicules essence Crit'Air 1 (occasion avec date de 1 ^{ère} immatriculation depuis plus de 6 mois à compter de la date de facturation). Prix d'acquisition inférieur à 50 000 € TTC.	0 €	100% du prix plafonné à 1500 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.

¹ Valeurs exprimées en norme WLTP (taux compris entre 51 et 99 g/km si exprimé en valeur NEDC).

² Valeurs exprimées en norme WLTP (taux compris entre 51 et 109 g/km si exprimé en valeur NEDC).

Montant de la prime de non-conversion selon le bénéficiaire	Montant du bonus écologique		Total possible	
	Personne morale	Particulier	Personne morale	Particulier
40% du prix plafonné à 5 000 €	40% du prix d'acquisition plafonné à 5 000 €	40% du prix d'acquisition plafonné à 7 000 €	10 000 €	12 000 €
40% du prix plafonné à 7 000 €			12 000 €	14 000 €
40% du prix plafonné à 9 000 €			14 000 €	16 000 €
40% du prix plafonné à 5 000 €	1 000 €		6 000 €	
40% du prix plafonné à 7 000 €			8 000 €	
40% du prix plafonné à 9 000 €			10 000 €	
3 000 €	Pas de bonus écologique		Voir prime de conversion uniquement	
80% du prix plafonné à 3 000 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.	Pas de bonus écologique		Voir prime de conversion uniquement	
80% du prix plafonné à 3 000 €. + Aide majorée Zone à Faible Émission : montant équivalent à celui attribué par une collectivité plafonné à 1 000 €.	Pas de bonus écologique		Voir prime de conversion uniquement	



www.mobility-observatory.arval.fr



@ARVAL_M_O

Achévé d'imprimer en Avril 2022 par ArtePrint 93330 Neuilly sur Marne
Auteurs : Peren Avocats et C'M'S Francis Lefebvre Avocats
Infographie et Iconographie : Agence Arobace
Création graphique et mise en page : Agence Arobace

Couverture : Shutterstock - KENG MERRY paper art, interchapitre : Adobe Stock - raland, p. 12 : Adobe Stock - Jérôme Rommé, p. 14 : Fotolia - Fovito, p. 15 : Shutterstock - Smile Fight, p. 16 : Shutterstock - Alena Ozerova, p. 17 : Shutterstock - Piyawat Nandeenoparit, p. 18 : Adobe Stock - ponsulak, p. 20 : Adobe Stock - joyfotoliakid, p. 25 : Adobe Stock : Pcess609, p. 26 : Adobe Stock - Richard Villalon, p. 28 : Adobe Stock - den-belitsky, p. 31 : Adobe Stock - rh2010, p. 32 : Shutterstock - Yauhen_D, p. 34 : Shutterstock - Janon Stock, p. 37 : Shutterstock - ShutterOK, p. 38 : Adobe Stock - den-belitsky, p. 39 : Shutterstock - petrmalinak, p. 40 : Shutterstock - Travelpix, p. 42 : Shutterstock - Monkey Business Images, p. 44 : Adobe Stock - Tierney, p. 47 : Adobe Stock - Viktoriia - Nattakorn, p. 51 : Adobe Stock - Tanya Rozhnovskaya, p. 52 : Adobe Stock - scharfsinn86, p. 53 : Adobe Stock - Lukas Gojda, p. 57 : Adobe Stock - puhhha, p. 59 : Adobe Stock - Milan, p. 60 : Adobe Stock - Andrea, p. 61 : Shutterstock - Pressmaster, p. 62 : Adobe Stock - ognjeno, p. 66 : Shutterstock - Friends Stock, p. 68 : Shutterstock - Marek Musil, p. 72 : Shutterstock - Kinga, p. 76 : Shutterstock - Andrey_Popov, p. 78 : Adobe Stock - ifeelstock, p. 79 : Shutterstock - William Perugini, p. 80 : hoozone, p. 81 : Adobe Stock - Studio Romantic, p. 83 : Shutterstock - Terelyuk, p. 85 : Adobe Stock - gstockstudio, p. 86 : Adobe Stock - Philip. Nemenz, p. 89 : Adobe Stock - Drobot Dean, p. 92 : Adobe Stock- zhu difeng, p. 93 : Adobe Stock - NDABCREATIVITY, p. 94 : Shutterstock - 121022809, p. 95 : Shutterstock - hedgehog94, p. 98 : Adobe Stock - artfocus, p. 99 : Adobe Stock - Olivier Le Moal, p. 102 : Shutterstock - KENG MERRY paper art, p. 104 : Adobe Stock - rh2010, p. 105 : Shutterstock - Wellnhofer Designs, p. 106 : Adobe Stock - rostov777, p. 109 : Adobe Stock - Kiattisak, p. 110 : Adobe Stock - valeriyakozoriz, p. 111 : Adobe Stock - Chlorophylle, p. 112 : Adobe Stock - F8 | Suport Ukraine, p. 113 : Shutterstock - Robert Kneschke, p. 119 : Adobe Stock - Alison Bowden, p. 123 : Shutterstock - MT-R, p. 131 : Shutterstock - Alexander Steamaze, p. 139 : Shutterstock - Hrecheniuk Oleksii.



Mémento des Flottes et des Mobilités 2022 **Fiscalité – Financements – Gestion de flottes**

Vous avez entre les mains la 15^{ème} édition du Mémento des flottes et des mobilités de l'Arval Mobility Observatory. Pour cette nouvelle mouture, nous avons fait appel au savoir-faire de deux équipes d'experts en matière fiscale et sociale : CMS Francis Lefèbre et Peren Avocats.

Avec une fiscalité automobile toujours plus en plus orientée vers le développement de motorisations vertes, les choix des décideurs d'entreprise doivent être pris à la lumière de ces évolutions successives. Les Chapitres 1 et 2 vous proposent un état des lieux complet de ces questions.

Si le véhicule d'entreprise reste synonyme d'outil de déplacement de vos collaborateurs, tandis que le

véhicule de fonction demeure un vecteur de fidélisation de ces derniers, la tendance est aussi à l'émergence de nouvelles formes de mobilités issues de plusieurs dispositifs législatifs. Ces nouveaux usages soulèvent, très logiquement, de nombreuses questions au sein des entreprises quant à leur mode de déploiement et à leurs conséquences en termes de responsabilité des employeurs.

Conscient des changements importants induits par la loi d'Orientation des Mobilités ou, plus récemment, la loi Climat et résilience, le Mémento 2022 vous propose deux Chapitres, 3 et 4, dont les contenus ont été repensés pour répondre le plus complètement possible à vos interrogations.

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 627304