

## La fiscalité automobile des entreprises et des mobilités en 2025

La loi de Finances pour 2025 a été publiée au JO du 15 février. Les mesures fiscales concernant les flottes automobiles sont donc en vigueur. Afin d'avoir une vision complète de cette fiscalité, il faut inclure l'arrêté publié au JO du 27 février concernant la réforme du calcul des AEN pour les véhicules thermiques et électriques. Point important, la rétroactivité des mesures au 1<sup>er</sup> février 2025 pour les véhicules livrés.

Deux constats se dégagent de ces modifications : les véhicules jugés polluants sont taxés toujours plus lourdement (que ce soit à l'acquisition ou en rythme de croisière) et la transition vers les véhicules jugés vertueux ne bénéficie plus du même soutien financier qu'auparavant (avec notamment la suppression de dispositif de la prime à la conversion et la diminution significative du bonus écologique).

Afin d'en faciliter la lecture, la présente note reprend le sommaire du Mémento des flottes et des mobilités de l'Arval Mobility Observatory et mentionne, pour chaque commentaire, la partie de ce Mémento à laquelle elle renvoie.

## Chapitre 1 – Les deux volets de la fiscalité environnementale – les fiscalités punitive et incitative

### Section 1 – La fiscalité punitive

#### 1. Les taxes annuelles sur les véhicules de tourisme (TVU)

<b>1.1 Champ d'application des TVU</b>	
<b>1.1.1. Redevables dans le champ des TVU</b>	Pas de changement.
<b>1.1.2 Véhicules dans le champ des TVU</b>	<p>L'exonération de la taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub> dont bénéficiaient les véhicules hybrides est supprimée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025.</p> <p>Les véhicules concernés sont ceux dont la source d'énergie combine :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'une part l'électricité ou l'hydrogène et d'autre part le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié, l'essence ou le superéthanol E85 ;</li> <li>- D'une part le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié et d'autre part l'essence ou le superéthanol E85.</li> </ul> <p>À compter de 2025, ces véhicules sont donc assujettis aux deux TVU.</p> <p>Afin d'atténuer les effets de cette suppression, un abattement a toutefois été instauré pour les véhicules dont la source d'énergie comprend le superéthanol E85 (<b>v. ci-après</b>).</p>
<b>1.2 Modalités de calcul des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme</b>	
<b>[Nouveau] Mise en place d'un abattement pour les véhicules fonctionnant à l'E85</b>	<p>Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les véhicules dont la source d'énergie comprend le superéthanol E85 bénéficient d'un abattement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abattement de 40% des émissions de CO<sub>2</sub> (dispositif WLTP et dispositif NEDC) pour les véhicules dont le taux d'émission n'excède pas 250 g de CO<sub>2</sub>/km ;</li> <li>- Abattement de 2 CV (barème à CV) pour les véhicules qui n'excèdent pas 12 CV.</li> </ul> <p>Ces abattements visent notamment à compenser la suppression de l'exonération de la taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub> dont bénéficiaient certains véhicules hybrides jusqu'en 2024, étant précisé qu'ils ne sont pas réservés aux seuls véhicules qui combinent cette source d'énergie avec une autre mais peuvent également être appliqués aux véhicules dont le superéthanol E85 constitue la seule source d'énergie.</p>

**1.2.1  
Détermination  
du tarif  
applicable**

Actualisation des barèmes progressifs de la taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

**Barème n° 1 : barème selon les émissions de CO<sub>2</sub>/km des véhicules acquis ou utilisés par l'entreprise relevant du dispositif d'immatriculation WLTP**

**Taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub> - Barème WLTP (depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025)**

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

**Barème n° 2 : barème selon les émissions de CO<sub>2</sub>/km des véhicules acquis ou utilisés par l'entreprise relevant du dispositif d'immatriculation NEDC**

**Taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub> - Barème NEDC (depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025)**

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

	<p><b><u>Barème n° 3 : Barème selon la puissance administrative des autres véhicules détenus ou utilisés par l'entreprise</u></b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Puissance administrative (en CV)</th> <th>Tarif applicable (en €)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jusqu'à 3</td> <td>1 750</td> </tr> <tr> <td>De 4 à 6</td> <td>2 500</td> </tr> <tr> <td>De 7 à 10</td> <td>4 250</td> </tr> <tr> <td>De 11 à 15</td> <td>5 000</td> </tr> <tr> <td>À partir de 16</td> <td>6 250</td> </tr> </tbody> </table>	Puissance administrative (en CV)	Tarif applicable (en €)	Jusqu'à 3	1 750	De 4 à 6	2 500	De 7 à 10	4 250	De 11 à 15	5 000	À partir de 16	6 250
Puissance administrative (en CV)	Tarif applicable (en €)												
Jusqu'à 3	1 750												
De 4 à 6	2 500												
De 7 à 10	4 250												
De 11 à 15	5 000												
À partir de 16	6 250												
<b>1.2.2 Détermination de la proportion annuelle d'utilisation</b>	Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2025, la possibilité de déterminer du ratio de proportion annuelle en fonction de l'utilisation du véhicule par trimestre civil est supprimée.												

## 2. Les taxes à l'immatriculation

<b>2.1. Taxe fixe</b>	Pas de changement.
-----------------------	--------------------

<b>2.2 Taxe régionale</b>	La taxe régionale a fait l'objet d'une augmentation dans la quasi-totalité des régions :																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Régions</th> <th>Montant de la taxe régionale pour 1 CV</th> <th>Taux d'exonération de la carte grise pour un véhicule dit propre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Auvergne-Rhône-Alpes</td> <td>43 €</td> <td>0%*</td> </tr> <tr> <td>Bourgogne-Franche-Comté</td> <td>55 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Bretagne</td> <td>60 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Centre-Val de Loire</td> <td>60 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Corse</td> <td>43 €*</td> <td>0%*</td> </tr> <tr> <td>Grand-Est</td> <td>60 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Hauts-de-France</td> <td>36,20 €*</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>Île-de-France</td> <td>54,95 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Normandie</td> <td>60 €*</td> <td>0%*</td> </tr> <tr> <td>Nouvelle-Aquitaine</td> <td>53 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Occitanie</td> <td>54,50 €*</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Pays de la Loire</td> <td>51 €</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table>	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 €	0%*	Bourgogne-Franche-Comté	55 €*	0%	Bretagne	60 €*	0%	Centre-Val de Loire	60 €*	0%	Corse	43 €*	0%*	Grand-Est	60 €*	0%	Hauts-de-France	36,20 €*	50%	Île-de-France	54,95 €*	0%	Normandie	60 €*	0%*	Nouvelle-Aquitaine	53 €*	0%	Occitanie	54,50 €*	0%	Pays de la Loire	51 €	0%
	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 €	0%*																																					
	Bourgogne-Franche-Comté	55 €*	0%																																					
	Bretagne	60 €*	0%																																					
	Centre-Val de Loire	60 €*	0%																																					
	Corse	43 €*	0%*																																					
	Grand-Est	60 €*	0%																																					
	Hauts-de-France	36,20 €*	50%																																					
	Île-de-France	54,95 €*	0%																																					
	Normandie	60 €*	0%*																																					
	Nouvelle-Aquitaine	53 €*	0%																																					
Occitanie	54,50 €*	0%																																						
Pays de la Loire	51 €	0%																																						

Provence-Alpes-Côte d'Azur	<b>59 €*</b>	<b>0%*</b>
Guadeloupe	41 €	0%
Guyane	42,50 €	0%
La Réunion	<b>57 €*</b>	0%
Martinique	30 €	0%
Mayotte	30 €	0%

\*Changements intervenus en 2024

*NDLR : tarifs et taux en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> février 2025. Une augmentation de tarif est prévue au 1<sup>er</sup> mars 2025 dans les Hauts-de-France (passera à 42 €).*

L'exonération de taxe régionale appliquée aux véhicules « propres » a été supprimée, sauf dans la région des Hauts-de-France qui applique encore une exonération de 50% jusqu'au 28 février 2025.

<b>2.3 La taxe sur les véhicules de transport</b>	Pas de changement.
---	--------------------

<b>2.4. Malus CO<sub>2</sub></b>	<p>La loi de Finances pour 2025 revoit à compter du 1<sup>er</sup> mars à la hausse, les tarifs du Malus CO<sub>2</sub> en actionnant trois leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abaissement du seuil de déclenchement (de 118 g/km de CO<sub>2</sub> à 113 g/km) ;</li> <li>- Augmentation du montant maximal (évolution progressive de 70 000 € en 2025 à 90 000 € à l'horizon 2027, contre 60 000 € actuellement) et abaissement du seuil plafond ;</li> <li>- Restriction de l'abattement dont bénéficient les véhicules hybrides.</li> </ul>
<b>2.5 Malus au poids</b>	<p>Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 kilomètres ne sont plus exonérés du Malus au poids.</p> <p>Afin de compenser en partie la fin de cette exonération, la masse de ces véhicules bénéficie d'un abattement de 200 kg, plafonné à 15% de cette masse.</p>

	<b>Au 1er juillet 2026</b> , les véhicules électriques tomberont sous le coup de ce malus au poids, avec un abattement de 600kg sur la masse en ordre de marche.
--	--

## Section 2 – La fiscalité incitative

### 1. Le bonus écologique

<b>1.1 Véhicules éligibles</b>	<b>Les camionnettes neuves sont exclues du champ du bonus écologique depuis le 2 décembre 2024.</b>  S'agissant des voitures particulières neuves, les conditions d'éligibilité sont identiques.
<b>1.2 Les personnes éligibles</b>	Pas de changement.
<b>1.2.3. Montant du bonus écologique</b>	<b>Depuis le 2 décembre 2024, le bonus écologique a significativement baissé.</b> Le montant des aides se présente dorénavant comme suit :

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

combinaison des  
deux

\*Revenu fiscal de référence

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

<b>1.2.4. Limite périodique de l'octroi d'un bonus</b>	Pas de changement.
<b>[Nouveau] Mise en place d'une enveloppe budgétaire maximale</b>	<p>Contrairement aux années précédentes, l'enveloppe dédiée au bonus écologique devrait être strictement limitée à 690 millions d'euros pour 2025. Compte tenu de l'abaissement du montant du bonus, le Gouvernement estime que cette enveloppe permettrait d'aider l'acquisition d'environ 200 000 véhicules sur l'année.</p> <p>En cas d'atteinte de cette limite en cours d'année, les modalités précises sont encore à l'étude (révision des bonus à la baisse et interruption totale de l'aide).</p>
<b>1.2.5 Cas de remise en cause</b>	Pas de changement.

## La taxe sur le verdissement des flottes

<b>[Nouveau] Introduction d'une taxe sur le verdissement des flottes</b>	<p>La loi de Finances pour 2025 introduit une taxe sur le verdissement des flottes, destinée aux entreprises qui n'électrifient pas assez rapidement leurs parcs.</p> <p>Dans le détail, il s'agit d'une taxe de 2 000 euros à <b>compter du 1<sup>er</sup> mars 2025</b>, puis 4 000 euros en 2026 et 5 000 euros en 2027, par véhicule à basses émissions de CO<sub>2</sub> manquant, lors du renouvellement du parc. Trois facteurs de calcul spécifiques sont à prendre en compte. Sont éligibles toutes les entreprises de plus de 100 véhicules, hors exemptions, qui ne respecteraient pas les obligations de verdissement prévues dans la Loi d'Orientation des Mobilités.</p> <p><b>Sont exemptés</b>, les véhicules de location, véhicules agricoles ou forestiers, véhicules affectés au transport public de personnes, ou encore les véhicules d'auto-école.</p> <p>Ce prélèvement annuel s'ajoute aux taxes existantes.</p> <p>A noter que cette taxe figurait (mais avec une application en 2026) parmi les recommandations de la mission flash conduite par les députés Leseul et Fiévet. Ces recommandations font l'objet d'une</p>
--	---

	proposition de loi (PPL) qui a été déposée à l'Assemblée nationale mi-février.
--	--

## 2. La prime à la conversion

<b>[Nouveau]</b> <b>Suppression de la prime à la conversion</b>	<p>Pourtant présenté comme un « <i>instrument essentiel d'accompagnement de la mise en place des zones à faibles émissions [ZFE]</i> » dans le projet de loi de finances pour 2025, le dispositif de la prime à la conversion a finalement été supprimé à compter du 2 décembre 2024.</p> <p>Tous les véhicules neufs anciennement éligibles sont concernés par cette suppression :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voitures particulières neuves ou d'occasion ;</li> <li>- Camionnettes neuves ou d'occasion ;</li> <li>- Deux roues, trois roues ou quadricycles électriques neufs.</li> </ul>
--	--

## 4. Prime au rétrofit

<b>4.1 Conditions d'éligibilité</b>	Pas de changement.
<b>4.2 Montant de la prime au rétrofit</b>	Les seuils de revenus fiscaux de référence par part ont été actualisés depuis le 2 décembre 2024. � cette exception près, le dispositif de droit commun est maintenu :

Pour les véhicules transformés en véhicules avec moteur électrique ou moteur à pile à combustible :

	Voiture	Camionnette	2,3 roues ou quadricycle
<b>Personne physique avec : RFR (par part) inférieur à 7 500 � OU RFR (par part) inférieur ou égal à 16 300 à + condition de km*</b>	80 % du coût de transformation dans la limite de 5 000 à	40% du coût de transformation dans la limite de : - 5 000 à pour Classe I - 7 000 à pour Classe II - 9 000 à pour Classe III	1 100 à

<b>Personne physique avec RFR (par part) compris entre 7 500 et 16 300 € sans condition de km* OU Personne physique avec RFR (par part) compris entre 16 300 et 26 200 € OU Personne morale</b>	1 500 € dans la limite du coût de la transformation	40% du coût de transformation dans la limite de : - 4 000 € pour Classe I - 6 000 € pour Classe II - 8 000 € pour Classe III	
---	---	---	--

RFR = Revenu fiscal de référence

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

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

Pour les transformations en moteur électrique à batterie ou à pile combustible :

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

RFR = Revenu fiscal de référence

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

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

<b>Surprime en lien avec les ZFE-m</b>	En dépit de la multiplication des ZFE-m en métropole, la surprime dont bénéficiaient les personnes domiciliées ou travaillant dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et pour les personnes morales y disposant d'un établissement a été supprimée depuis le 2 décembre 2024.
<b>Cas de remise en cause</b>	Pas de changement.
<b>Modalités de la demande</b>	Pas de changement.

### **Focus – Les zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m)**

	<p>Le déploiement des ZFE-m se poursuit en métropole. Le 1<sup>er</sup> janvier 2025 constitue à ce titre un nouveau jalon, avec une extension des restrictions dans les « territoires ZFE » et la mise en place officielle des « territoires de vigilance » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>« Territoires ZFE »</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grand Paris : interdiction à tous les véhicules Crit’Air 3, 4, 5 et non classés (voitures particulières et utilitaires légers : de 8h à 20h, hors week-ends et jours fériés ; poids lourds : de 8h à 20h, 7j/7) ;</li> <li>○ Grenoble, Lyon, Montpellier : interdiction à tous les véhicules Crit’Air 3, 4, 5 et non classés (24h/24, 7j/7) ;</li> <li>○ Aix-Marseille, Nice, Reims, Rouen, Strasbourg, Toulouse : interdiction à tous les véhicules Crit’Air 4, 5 et non classés (24h/24, 7j/7).</li> </ul> </li> <li>- <u>« Territoires de vigilance »</u> : agglomérations de plus de 150 000 habitants devant mettre en place des restrictions minimales. Certaines communes concernées ont d’ores et déjà mis en place des ZFE-m allant au-delà des seules restrictions légales. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Restrictions concernant tous les véhicules (y compris les voitures particulières)</u> :</li> </ul> </li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 17 communes (dont Bordeaux, Caen, Le Havre, Lille, Metz, Tours, Nîmes) : interdiction à tous les véhicules non classés (24h/24, 7j/7) ;</li> <li>▪ Nantes : interdiction à tous les véhicules non classés (du lundi au vendredi, de 7h à 9h et de 16h à 19h) ;</li> <li>▪ Pau : interdiction à tous les véhicules non classés (du lundi au vendredi, de 9h à 18h) ;</li> <li>▪ Bayonne, Brest, Chambéry, Mulhouse : mise en place d'une ZFE au printemps 2025 ;</li> <li>▪ Metz : mise en place d'une ZFE à l'été 2025.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Restrictions ne concernant que les véhicules utilitaires et/ou les poids lourds</u>) :</li> <li>▪ Saint-Etienne : interdiction à tous les véhicules utilitaires et poids lourds Crit'Air 4, 5 et non classés (24h/24, 7j/7) ;</li> <li>▪ Nancy : interdiction à tous les véhicules utilitaires et poids lourds Crit'Air 5 et non classés (24h/24, 7j/7) ;</li> <li>▪ Clermont-Ferrand : interdiction à tous les véhicules utilitaires et poids lourds non classés (24h/24, 7j/7) ;</li> <li>▪ Avignon : interdiction à tous les poids lourds non classés (24h/24, 7j/7).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Autres Communes classées en « Territoires de vigilance » ayant obtenu une dérogation ou pour lesquelles aucune information n'a été annoncée à ce jour</u> : 12 communes (dont Amiens, Dijon, Douai-Lens, Dunkerque, Limoges, Orléans, Perpignan, Toulon).</li> </ul>
--	--

## Chapitre 2 – La fiscalité de droit commun appliquée aux véhicules

Pas de changements.

## Chapitre 3 – L'utilisation d'un véhicule par le salarié

## **Section 1 – L’avantage en nature véhicule**

Les règles sur le calcul des avantages en nature liés aux véhicules de fonction sont profondément modifiées par l'arrêté du 25 février 2025 publié au Journal Officiel du 27 février 2025. Les véhicules thermiques comme les 100 % électriques sont concernés avec une rétroactivité au 1er février 2025. L'arrêté précise aussi les règles concernant les AEN sur les bornes de recharge électrique.

- Autrement dit, pour les véhicules mis à disposition jusqu'au 31 janvier 2025, il n'y a pas de changement des règles de calcul des AEN
- Pour les véhicules mis à disposition (c'est la date de livraison qui compte) à partir du 1<sup>er</sup> février 2025, de nouvelles règles s'appliquent.
- Pas de changement sur le mode d'évaluation : les entreprises ont toujours le choix entre deux méthodes de calcul de l'avantage en nature véhicule :
  - **Une évaluation basée sur les dépenses réellement engagées** (amortissement, assurance, entretien, carburant si pris en charge par l'employeur).
  - **Une évaluation forfaitaire** exprimée en pourcentage du coût d'achat ou du coût global annuel de location.

### **AEN pour les véhicules thermiques**

Lorsque le véhicule est acheté l'évaluation est désormais effectuée sur la base de 15 % du coût d'achat (20 % si le carburant est pris en charge par l'employeur). Si le véhicule a plus de 5 ans, les pourcentages passent respectivement à 10 % du coût d'achat et 15 % si le carburant est pris en charge.

Lorsque le véhicule est loué, l'évaluation est effectuée sur la base de 50 % du coût global annuel (location, entretien, assurance). Si le carburant est pris en charge, l'évaluation passe à 67 % du coût global.

### **AEN pour les véhicules électriques**

Les véhicules électriques conservent bien un dispositif spécifique, mais le mécanisme est revu avec l'arrêté. Entre le 1<sup>er</sup> février 2025 et le 31 décembre 2027, les véhicules 100 % électriques (à condition d'avoir obtenu la certification éco-score de l'ADEME) bénéficient d'un abattement de 70 % sur l'avantage en nature dans la limite de 4 582 euros par an.

### **AEN sur les bornes de recharge électrique**

Le dispositif s'applique à compter du 1<sup>er</sup> février 2025 jusqu'au 31 décembre 2027.

- Si la borne de recharge est installée sur le lieu de travail du collaborateur, son utilisation n'est pas considérée comme un avantage en nature. Tout comme les frais d'électricité.
- Si la borne est installée au domicile du collaborateur, le régime est différent. En cas de prise en charge partielle ou totale par l'employeur de l'achat et de l'installation d'une borne de recharge, l'avantage en nature est exonéré de cotisations sociales jusqu'à 1 043,50 euros (1 565,20 euros pour une borne de plus de cinq ans).

## Section 2 – L'utilisation d'un véhicule personnel

<b>1. Les trajets professionnels</b>	Pas de changement.
<p><b>2. Les trajets domicile – lieu de travail</b></p> <p><b>2.1. Le forfait « 4 € »</b></p> <p><b>2.2. Le versement d'indemnités kilométriques</b></p> <p><b>2.3. La « prime transport »</b></p> <p><b>2.4. La déduction des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</b></p>	<p>Pas de changement.</p> <p>Pas de changement.</p> <p>Les conditions dérogatoires de mise en place de la prime transport ainsi que les plafonds d'exonération de cotisations sociales spécifiques applicables au titre des années 2022 et 2024 ont effectivement pris fin le 31 décembre 2024.</p> <p>Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les conditions usuelles de versement de la prime transport, décrites dans le Mémento, sont de nouveau pleinement applicables.</p> <p>La prime de transport est exclue de l'assiette des cotisations sociales dans la limite (en métropole) de 300 euros par an et par salarié pour les frais de carburant et de 600 euros pour les frais d'alimentation d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou à hydrogène.</p> <p>Le montant de la déduction forfaitaire globale de 10% est compris entre un minimum de 495 € et un maximum de 14 171 € pour les revenus 2024 (montants à confirmer).</p> <p>Le barème des indemnités kilométriques n'a pas encore été actualisé à date.</p>

## Section 3 – Questions liées aux trajets effectués en véhicule

<b>1. Le décompte du temps de travail</b>	Pas de changement.
<b>2. Accidents</b>	Pas de changement.

<b>3. La gestion des contraventions au Code de la route</b>	Pas de changement.
---	--------------------

## Chapitre 4 – Vers une mobilité des salariés plus verte

### Section 1 – Eléments de contexte

	Pas de changement.
--	--------------------

### Section 2 – La mesure phare : le forfait mobilités durables (FMD)

<b>1. Qu'est-ce que le forfait mobilités durables ?</b>	Pas de changement, sous réserve de la faculté désormais d'inclure dans les mesures indemnisées par le forfait mobilités durables le covoiturage y compris avec un membre de la famille du salarié, aucune disposition législative ou réglementaire ne limitant ce forfait au covoiturage entre salariés d'une même entreprise.
<b>2. Comment le forfait mobilités durables est-il mis en place ?</b>	Pas de changement.
<b>3. Comment est alloué le forfait mobilités durables ?</b>	Pas de changement.
<b>4. Quel régime fiscal et social s'applique au forfait mobilités durables ?</b>	Sous réserve d'en remplir les conditions (inchangées), les sommes versées aux bénéficiaires dans le cadre d'un forfait mobilités durables sont exonérées de cotisations sociales et de CSG-CRDS dans la limite de 600 € par an depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2025.
<b>5. Comment s'articulent le forfait mobilités durables et les autres dispositifs de prise en charge des frais de transport du</b>	<p><i>(i) Cumul du FMD et de la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement aux transports publics</i></p> <p>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</p>

<p><b>domicile au lieu de travail ?</b></p>	<p>prix des titres d’abonnement. Ce remboursement est exonéré de cotisations sociales et d’impôt sur le revenu sous diverses conditions.</p> <p>Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, l’exonération sociale résultant de la prise en charge cumulée par l’employeur d’un forfait mobilités durables et des frais d’abonnement aux transports publics ne peut pas excéder un total de 900 € par an ou, s’il excède à lui seul ce plafond, le montant de la prise en charge des frais d’abonnement.</p> <p><i>(ii) Cumul du FMD et de la prime transport</i></p> <p>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 biais dispositif de la prime transport. Les sommes versées sont exonérées de cotisations sociales dans la limite de 300 € par an, sous réserve de plusieurs conditions.</p> <p>La prime transport peut se cumuler avec le forfait mobilités durables. Dans ce cas, la prise en charge totale est exonérée de cotisations sociales et d’impôt sur le revenu dans la limite de 600 € par an et par salarié dont 300 € maximum au titre des frais de carburant, sous réserve de justifier des conditions propres à chaque dispositif.</p>
---	--

### Section 3 – Le forfait mobilités durables – Premier bilan et perspectives

<p><b>1. Indications générales</b></p>	<p>Un « baromètre forfait mobilités durables » a été publié au mois de février 2024.</p> <p>Il révèle une légère perte d’attractivité du forfait mobilités durables, mis en place désormais dans 29% des entreprises interrogées et non-déployé mais validé dans son principe pour 36% d’entre elles.</p> <p>Les modes de déplacement mis en avant le plus souvent par le biais du forfait mobilités durables sont le vélo, les transports en commun hors abonnement et le covoiturage. Il s’agit également des usages privilégiés par les salariés.</p> <p>Lorsqu’il est utilisé seul, le montant moyen annuel du forfait est de l’ordre de 418 € à 426 €.</p> <p>En moyenne toutefois, seuls 49% des salariés utilisent effectivement le forfait mobilités durables au sein de leur entreprise lorsque celui-ci est institué.</p> <p>Les entreprises interrogées soulèvent de nouveau de difficultés de mise en place du forfait, liées notamment à un manque de compréhension et d’informations et à des difficultés administratives. Au-delà, l’augmentation du plafond d’exonération sociale et fiscale</p>
--	--

	<p>constituerait selon ces entreprises la réforme qui serait la mieux à même d'accroître l'attractivité du forfait mobilités durables.</p> <p>Au sein des entreprises qui n'ont pas mis en place ce forfait, 54% d'entre elles n'envisagent pas de le faire à l'avenir.</p>
<b>2. Exemples et expériences</b>	<p>Les exemples mentionnés dans le Mémento restent pertinents même si les accords collectifs visés sont susceptibles d'avoir été révisés.</p>

#### Section 4 – Les accords et plans de mobilité

<b>1. Une négociation collective obligatoire</b>	<p>Pas de changement.</p>
<b>2. Le plan de mobilité employeur</b>	<p>Pas de changement.</p>

#### Section 5 – Les mesures complémentaires

<b>1. Le remboursement des titres d'abonnement aux transports en commun</b>	<p>Les règles dérogatoires relatives à l'exonération de cotisations sociales attachée au remboursement des titres d'abonnement aux transports en commun, qui devaient prendre fin le 31 décembre 2024, <b>n'ont pas été reconduites en 2025</b> (ces règles avaient trait au remboursement des titres d'abonnement au-delà du taux légal de 50% et au cumul avec la prime transport).</p>
<b>2. Le crédit mobilité</b>	<p>Pas de changement.</p>
<b>3. L'aide à l'acquisition d'une flotte de vélos</b>	<p>L'administration fiscale a actualisé sa doctrine (BOI-IS-RICI-20-30) et considère que <b>la limite de 25 % s'apprécie par achat ou location et non plus par exercice.</b></p> <p>La réduction d'impôt ne peut excéder 25 % du prix d'achat ou de la location de la flotte de vélos, y compris dans l'hypothèse où les dépenses afférentes sont engagées sur plusieurs exercices.</p> <p>Ces précisions sont applicables depuis la publication de cette mise à jour, <b>le 8 janvier 2025.</b></p>
<b>4. Les autres aides financières incitatives à l'utilisation du vélo, de la trottinette et autres cycles</b>	<p>Le dispositif de prime à la conversion pour l'achat ou la location d'un vélo à assistance électrique est supprimé depuis <b>le 2 décembre 2024.</b></p>