



Électrifier sa flotte automobile : opportunités à saisir et obligations à respecter

Afin d'accélérer la transition écologique, les entreprises doivent intégrer une part croissante de véhicules à faibles émissions dans leur flotte automobile. Les incitations fiscales en faveur de l'achat de véhicules propres soutiennent cette transition malgré un coup de rabot annoncé pour 2025.



Respecter l'obligation de verdissement des véhicules

La loi 2019-1428 du 24-12-2019 d'orientation des mobilités (LOM), complétée par la loi Climat et Résilience du 22-08-2021, impose aux entreprises gérant plus de 100 véhicules légers d'intégrer progressivement des véhicules à faibles émissions (VFE) dans leurs flottes (C. envir. art. D 224-15-2 à D 224-15-12).

Entreprises et véhicules concernés. Depuis le 1-1-2022, les entreprises gérant plus de 100 voitures et camionnettes légères (poids total autorisé en charge (PTAC) \leq 3,5 tonnes) doivent intégrer un quota minimal de VFE lors des renouvellements annuels de leur parc automobile (C. envir. art. L 224-10).

Les entreprises gérant un parc de plus de 100 cyclomoteurs ou motocyclettes doivent aussi se conformer à cette obligation, en utilisant des véhicules à très faibles émissions (VTFE).

À noter. Sont pris en compte dans l'évaluation de la taille du parc d'une entreprise les véhicules gérés par ses filiales et établissements situés en France. Il en va de même des véhicules acquis, loués, pris en crédit-bail ou location-vente.

Aucun véhicule n'est exempté (ni les véhicules de chantier, ni les véhicules automoteurs spécialisés (Vasp) : engins de travaux publics, ambulances, véhicules de pompiers, bennes à ordures ménagères, fourgons funéraires, dépanneuses, utilitaires dérivés

de voitures, etc.). En revanche, les véhicules destinés à la vente sont exclus (ex. : chez un concessionnaire).

Proportion de VFE à respecter. En 2022 et 2023, au moins 10 % des véhicules renouvelés devaient être des VFE. Ce seuil est passé à 20 % en 2024, s'élèvera à 40 % en 2027 et à 70 % en 2030.

Définition des véhicules à faibles émissions

Les véhicules de moins de 3,5 tonnes à faibles émissions (VFE) sont les voitures particulières ou camionnettes, dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas 50 g/km et qui respectent des plafonds européens d'émission de polluants atmosphériques (C. envir. art. L 224-7, III et D 224-15-11). Les véhicules à très faibles émissions (VTFE) incluent les véhicules électriques, à hydrogène, à air comprimé ou convertis à ces motorisations (C. envir. art. D 224-15-12).

Obligation de reporting du renouvellement du parc. Les entreprises doivent publier les données de verdissement de leur flotte de l'année N – 1 sur data.gouv.fr avant le 30 septembre de l'année N. Ces données incluent les informations concernant les contrats d'acquisition (directe ou indirecte) de véhicules signés pendant l'année N (nombre de véhicules, source d'énergie et émissions de ces véhicules) selon un référentiel fixé par arrêté (Arrêté du 29-12-2020, NOR : TRER2027662A, JO du 30 ; C. envir. art. D 224-15-13).

Remarque. Une proposition de loi déposée le 30-1-2024 visait à abaisser le seuil de verdissement des flottes de 100 à 50 véhicules et à augmenter les quotas à 90 % d'ici 2032, en excluant les hybrides rechargeables au profit des véhicules électriques et hydrogène. Des sanctions financières étaient prévues, allant jusqu'à 20 000 € d'amende. Cette proposition a été abandonnée après la dissolution de l'Assemblée nationale. Un amendement au projet de loi de finances 2025 prévoyait de taxer les entreprises ne respectant pas les quotas, mais il a été retiré au profit d'une nouvelle mission parlementaire sur le verdissement des véhicules, dont les députés Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet ont été désignés corapporteurs le 24 septembre dernier. L'objectif est d'élaborer une nouvelle loi plus consensuelle, ajustant les quotas selon le type de flotte.

Une dispense d'obligation d'installer des bornes de recharge pour les PME

La LOM du 24-12-2019 fixe des quotas de pré-équipement ou d'installations de bornes de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables, qui s'imposent depuis le 11-3-2021 pour les bâtiments neufs (CCH art. L 113-12), et à compter du 1-1-2025 pour les bâtiments non résidentiels existants (CCH art. L 113-13). Les parkings dépendant de bâtiments possédés et occupés par les petites et moyennes entreprises (PME), définies selon la réglementation européenne, ne sont pas soumis au dispositif, aussi bien pour les bâtiments neufs que les bâtiments existants (CCH art. L 113-14).

Connaître le coût de l'immatriculation d'un véhicule propre

Taxes sur l'immatriculation. Le coût de l'immatriculation d'un véhicule électrique ou hydrogène est très faible puisqu'il s'élève à 13,76 € (11 € de taxe fixe et 2,76 € de prélèvement pour frais d'assiette), en raison de l'exemption totale de la taxe régionale (CIBS art. L 421-49) et de l'exonération des malus CO2 (CIBS art. L 421-67) et au poids (CIBS art. L 421-78) pour les véhicules 100 % électriques ou hydrogène.

Pour les véhicules hybrides et les autres énergies vertes, la région peut instaurer un tarif de taxe régionale réduit de moitié ou nul pour les véhicules qui fonctionnent avec au moins l'une des sources d'énergie suivantes : électricité, hydrogène, gaz naturel, gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85. Par ailleurs, échappent également au malus au poids, jusqu'au 31-12-2024, les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur, lorsque leur autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 km (CIBS art. L 421-79).

La loi de finances pour 2024 a supprimé cette exonération du malus au poids, et l'a remplacé par deux nouveaux abattements :

- à compter du 1-1-2025, un abattement de 200 kg sur la masse du véhicule, dans la limite de 15 % de cette masse en faveur des véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie électrique en ville est supérieure à 50 km (CIBS art. L 421-79). Cet abattement de malus au poids traduit forfaitairement la masse de la batterie ;
- depuis le 1-1-2024, un abattement de 100 kg sur la masse en ordre de marche en faveur des véhicules hybrides non rechargeables de l'extérieur et des véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie est inférieure à 50 km (CIBS art. L 421-79-1).

Ces mesures permettent de ne pas pénaliser les motorisations hybrides, structurellement plus lourdes, que les motorisations purement thermiques. L'alourdissement est notamment lié au poids de leur batterie et aux autres modifications techniques, comme les évolutions du moteur.

Bon à savoir. Le projet de loi de finances pour 2025 prévoit de limiter, dès 2025, le bénéfice de l'abattement dont profitent aujourd'hui tous les véhicules hybrides non rechargeables aux seuls véhicules performants sur le plan environnemental (PLF 2025, art. 8).

TVA et véhicules électriques. Lors de l'acquisition de véhicules de sociétés, la TVA est due au taux de 20 % sur le coût d'achat ou de location de ces véhicules ainsi que sur tous les services liés à leur utilisation (entretien, carburant...). Les voitures particulières fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique sont exclues du droit à déduction dès lors qu'elles sont conçues pour transporter des personnes ou à usages mixtes (CGI ann. II art. 206, IV-6° et 7°). Cependant, ouvre droit à déduction à 100 % l'électricité consommée par les véhicules terrestres exclus de ce droit, lorsque ces véhicules sont utilisés pour les besoins d'opérations ouvrant droit à déduction et qu'ils fonctionnent exclusivement au moyen de l'énergie électrique (CGI art. 273 septies B). Il en va de même lorsque les véhicules de cette nature sont pris en location et que la taxe relative à cette location n'est pas déductible.

À noter. L'essence et le gazole n'ouvrent droit à déduction qu'à hauteur de 80 % du montant de la taxe les ayant grevés (coefficient d'admission égal à 0,8) (CGI art. 298, 4-1°).

En revanche, la TVA est récupérable sur l'acquisition d'un véhicule utilitaire dès lors qu'il est conçu pour le transport de marchandises, ainsi que sur les loyers d'un véhicule utilitaire.

Bénéficiaire d'aides en faveur de l'acquisition de véhicules propres

La prime à la conversion. La prime à la conversion s'adresse aux professionnels établis en France qui souhaitent renouveler leur flotte avec des véhicules peu polluants (C. énergie art. D 251-4 à D 251-4-3). Pour les voitures particulières, l'achat ou la location dans le cadre d'un contrat de 2 ans ou plus d'une voiture électrique ou hydrogène ou combinant les deux sources d'énergie accompagnée de la mise au rebut d'un véhicule polluant permet l'attribution d'une prime à la conversion. Sont visés les véhicules neufs ou d'occasion, dont le coût d'acquisition est inférieur ou égal à 47 000 € et dont la masse en ordre de marche est inférieure à 2,4 tonnes. Pour les entreprises, le montant de la prime est de 1 500 € (C. énergie art. D 251-4).

Pour les camionnettes électriques ou hydrogènes ou combinant les deux sources d'énergie (C. énergie art. D 251-4-1), l'aide est de 40 % du prix d'acquisition (plafonnée à 4 000 € pour un véhicule classe I, 6 000 € pour un classe II, 8 000 € pour un classe III).

Pour en bénéficier, l'entreprise doit conserver le véhicule 1 an à compter de sa date de facturation ou du versement du premier loyer ou effectuer un minimum de 6 000 km avant de le céder.

À noter. La prime à la conversion est supprimée pour l'acquisition d'une voiture particulière ou d'une camionnette Crit'Air 1 neuve, elle n'est applicable que pour les Crit'Air 0 (C. énergie, art. D 251-4 et D 251-4-1).

Une entreprise peut bénéficier plusieurs fois de la prime à la conversion, mais ne peut en bénéficier qu'une seule fois pour un même véhicule.

La prime au rétrofit. La prime au rétrofit électrique bénéficie notamment à toute entreprise propriétaire de voitures particulières et de camionnettes qui ont fait l'objet d'une transformation de véhicule à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile combustible, ainsi que, depuis le 15-2-2024, en véhicule hybride rechargeable. Son montant est de 1 500 € (C. énergie art. D 251-5 à 251-5-5).

Le bonus écologique. Le bonus écologique applicable à l'acquisition de voitures particulières est supprimé pour les personnes morales depuis le 14-2-2024 (C. énergie art. D 251-1 mod.). Il en va de même pour le bonus applicable aux voitures particulières et camionnettes d'occasion (C. énergie art. D 251-2 abrogé).

Le bonus écologique reste applicable à l'acquisition ou à la location, dans le cadre d'un contrat de location de 2 ans ou plus, de camionnettes neuves qui émettent 0 g/km de CO₂ (véhicule électrique, hydrogène ou combinaison des deux) (C. énergie art. D 251-1-1). Pour en bénéficier, l'entreprise doit conserver la camionnette 1 an à compter de sa date de facturation ou du versement du premier loyer ou effectuer un minimum de 6 000 km avant de la céder. Le montant du bonus écologique pour les camionnettes neuves est fixé à 40 % du coût d'acquisition TTC, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si elle est prise en location, dans la limite de 3 000 € si le véhicule est acquis ou loué par une personne morale.

Un coût de rabot dans les aides à l'acquisition de véhicules

Le ministère de l'économie a annoncé, le 14-11-2024, la suppression de la prime à la conversion à compter du 1-1-2025, au profit du maintien du bonus écologique dont le montant serait néanmoins réduit (BFM Business et Le Figaro, 14-11-2024).

Amortir le coût d'acquisition des véhicules de tourisme

Plafond d'amortissement de droit commun.

Comptablement, les véhicules de tourisme sont amortis sur la durée réelle d'utilisation, et la base amortissable est, le cas échéant, diminuée de la valeur résiduelle et/ou d'une dépréciation. Les véhicules de tourisme acquis par l'entreprise sont, en principe, amortis sur 5 ans.

Fiscalement, les véhicules de tourisme doivent obligatoirement être amortis sur leur prix de revient (non diminué de la valeur résiduelle) en fonction de la durée d'usage (et non de la durée réelle d'utilisation comme en matière comptable). Toutefois, sauf lorsque l'utilisation du véhicule constitue l'objet même de l'activité de l'entreprise (loueurs de voitures, taxis...), l'amortissement constaté sur ces véhicules n'est déductible que pour la fraction du prix d'acquisition n'excédant pas une certaine limite (CIBS art. L 421-2). Ce plafond varie suivant la date d'acquisition du véhicule et son caractère plus ou moins polluant. Il est fixé à 9 900, 18 300, 20 300 ou 30 000 € TTC du prix d'acquisition, selon la quantité de CO₂ émise, et, pour ceux acquis avant le 1-1-2017, à 18 300 ou à 9 900 € TTC (CGI art. 39, 4 ; BOI-BIC-AMT-20-40-50).

Sont concernés par la limitation les voitures particulières, et les véhicules à usages multiples destinés au transport de personnes et de leurs bagages (catégorie « N1 ») ainsi que les véhicules comprenant au moins 5 places assises dont le code de carrosserie européen est camions pick-up.

À noter. L'amortissement des véhicules utilitaires non destinés au transport de personnes n'est pas soumis à cette limitation.

Véhicules pris en crédit-bail

Les entreprises qui prennent des véhicules de tourisme en crédit-bail ou en location de plus de 3 mois (ou de moins de 3 mois renouvelables), ne peuvent déduire les loyers que dans la limite d'un plafond identique à celui correspondant à l'amortissement pratiqué par le bailleur (CGI art. 39, 4). En pratique, les entreprises locataires sont informées par le bailleur du montant non déductible.

À l'inverse, le loyer d'un véhicule utilitaire est totalement déductible.

Suramortissement en faveur des poids lourds et véhicules utilitaires légers. Les entreprises peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 20 %, 40 % ou 60 % de la valeur d'origine des poids lourds et véhicules utilitaires légers, acquis

neufs entre le 1-1-2016 et le 31-12-2030, selon le poids du véhicule, sa date d'acquisition et l'énergie propre utilisée. Le montant de cette déduction exceptionnelle est réparti sur la durée normale d'utilisation du véhicule, en surplus de l'amortissement pratiqué (CGI art. 39 decies A, I).

La loi de finances pour 2024 a étendu ce dispositif aux opérations de transformation des véhicules lourds selon la pratique du « rétrofit » (CGI art. 39 decies A, I bis-A et B).

Le montant de la déduction est égal à 20 %, 40 % ou 60 % de la valeur d'origine du véhicule ou du coût de la transformation, hors frais financiers. Ce montant est réparti de manière linéaire sur la durée normale d'utilisation du bien, sauf cession avant le terme de cette période.

À noter. La déduction est applicable aux véhicules pris en contrat de crédit-bail ou en location avec option d'achat (BOI-BIC-BASE-100-20, n° 10).

Taxes annuelles sur l'affectation des véhicules de tourisme à des fins économiques

Les entreprises sont redevables de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et de la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques dès lors qu'elles affectent un véhicule à des fins économiques en France.

Taxe annuelle sur les émissions de CO₂. Sont notamment exonérés de taxes annuelles sur les émissions de CO₂ :

- les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux (CIBS art. L 421-124) ;
- jusqu'au 31-12-2024, les véhicules hybrides combinant deux sources d'énergie et dont le niveau d'émissions de CO₂ est limité :
 - soit, 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,
 - soit, d'autre part, le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié et, d'autre part, l'essence ou le superéthanol E85 (CIBS art. L 421-125).

À compter du 1-1-2025, l'exonération de taxe sur les émissions de CO₂ en faveur des véhicules hybrides sera remplacée par un abattement pour les véhicules fonctionnant, à titre exclusif ou partiel, au superéthanol E85 (CIBS art. L 421-125).

Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques. Les tarifs de la taxe sur l'ancienneté des véhicules sont déterminés en fonction de l'appartenance du véhicule à l'une des trois catégories Crit'Air :

- un tarif nul pour la catégorie E (véhicules électriques ou hydrogène ou combinant les deux) ;
- un tarif de 100 € pour la catégorie 1 (véhicules essence EURO 5 ou EURO 6) ;
- un tarif de 500 € pour les autres véhicules les plus polluants (CIBS art. L 421-134).

L'exonération de la taxe sur l'ancienneté des véhicules dont bénéficient actuellement les véhicules électriques, à hydrogène ou combinant ces deux sources d'énergie est supprimée depuis le 1-1-2024. Toutefois, cette suppression est sans incidence dès lors que le tarif de la taxe sur les émissions de polluants atmosphériques applicable à ces véhicules est fixé à 0 €.

Avantages en nature véhicule électrique ou bornes de recharge en 2024

Lorsque l'employeur fournit en 2024 un véhicule électrique à un salarié pour un usage professionnel et personnel, les frais d'électricité pour recharger le véhicule ne sont pas pris en compte pour évaluer l'avantage en nature soumis à cotisations et contributions sociales. L'avantage en nature est calculé après application d'un abattement de 50 %, dans la limite de 1 964,90 € par an.

Si l'employeur met à disposition du salarié, en 2024, une borne de recharge, l'avantage en nature varie selon l'emplacement de la borne. Sur le lieu de travail, l'utilisation personnelle de la borne est évaluée à 0 €. Hors du lieu de travail, si l'employeur prend en charge les frais d'achat et d'installation d'une borne et que celle-ci est restituée à la fin du contrat, ces frais sont exclus des cotisations et contributions sociales. Si la borne reste au domicile du salarié, l'exclusion de la prise en charge des frais d'achat et d'installation de la borne s'applique jusqu'à 50 % des dépenses réelles, limitées à 1 025 €, ou 75 % si la borne a plus de 5 ans (limite de 1 537,50 €). Les autres frais ou le coût de location de la borne sont exclus de l'assiette des cotisations et contributions sociales dans la limite de 50 % des dépenses réelles (<https://boss.gouv.fr> – Avantages en nature, 800 et 811).

Loi 2019-1428, 24-12-2019, art. 74, 76 à 80 ; JO, 26-12 ; BOI-AIS-MOB-10-20 s. et BOI-AIS-MOB-10-30, 10-7-2024.

