

Guide fiscalité 2023

 Lease



Sommaire

01

Paroles d'expert :
« Des mécanismes
incitatifs qui portent
leurs fruits »

02

Le bonus
écologique

03

Le malus
écologique &
le malus au poids

04

Les TUV
(ex-TVS)

05

Les amortissements
non déductibles

06

La TVA
sur le carburant

07

Les avantages
en nature

08

Focus
sur le véhicule
électrique

09

Infographie :
Où en est-on de
l'adoption du véhicule
électrique ?

10

Feuille de route
de la transition écologique
des entreprises

11

La loi au service
d'une mobilité
tournée vers l'avenir

12

La LOM
en bref

13

Annexe 1 :
Evolution de l'application
du malus écologique

14

Annexe 2 :
tableaux
d'application
des TUV (ex-TVS)

Paroles d'expert

1. « Des mécanismes incitatifs qui portent leurs fruits »

Chloé Monthieu, consultante experte Flottes automobiles et Mobilité au sein du cabinet de conseil Epsa, revient sur la politique fiscale appliquée aux véhicules et son impact sur les objectifs de transition énergétique.



Les modifications en matière de fiscalité automobile pour 2023 semblent très légères. Comment décriez-vous cette évolution ?

On constate effectivement des changements assez minimes, mais au-delà des quelques évolutions récentes, le cadre global des aides et incitations fiscales continue de jouer un rôle important pour poursuivre la transition vers une mobilité plus propre. Il faut rappeler que les entreprises réfléchissent en termes de TCO (Total Cost of Ownership) lorsqu'elles prennent des décisions de renouvellement de flottes automobiles et, entre les bonus, les malus et la déductibilité de la TVA, le volet fiscal représente une part non négligeable sur les montants finaux.

Sur quels leviers faudrait-il agir pour soutenir encore davantage la transition vers des mobilités propres ?

Il est intéressant de renforcer les soutiens au niveau du bonus écologique, abaisser les seuils de déclenchement des malus écologiques, agir également sur

les mécanismes relatifs aux avantages en nature. Le collaborateur doit tout simplement être incité à choisir un véhicule électrique lorsqu'on lui propose une voiture. Toutes les décisions allant dans le sens des usages de l'électrique dans la mobilité doivent être stimulées. Un autre point important consiste à revoir la récupération de la TVA. Dans le schéma en place actuellement, le recours aux moteurs thermiques n'est pas pénalisé, ce qui pourrait mériter d'être revu.

La LOM (Loi d'orientation des mobilités) représente le socle légal pour une généralisation des véhicules propres dans les entreprises. Cette loi porte-t-elle ses fruits ?

Bon nombre d'entreprises ont gagné en maturité en termes de mobilité d'avenir, et ont entamé le virage énergétique depuis maintenant 5 ans voire davantage, en s'impliquant dans des solutions déployées à domicile, des bornes installées sur place, en optant pour des cartes utilisables sur des bornes de recharge publiques par exemple. La LOM est bien sûr intéressante dans ce cas. Utiliser cette évolution comme un outil d'attractivité RH devient également de plus en plus fréquent. Le crédit mobilité entre dans

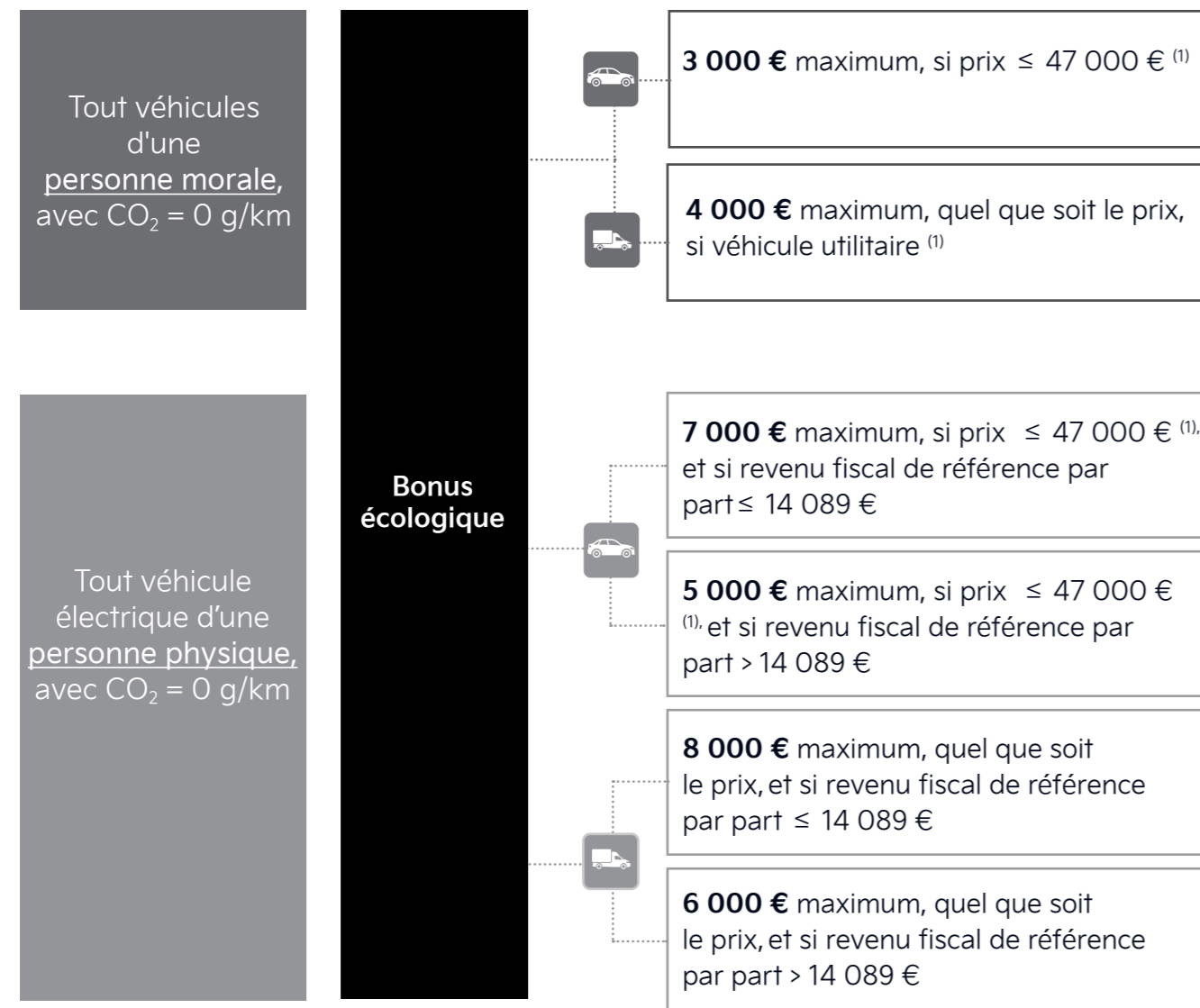


ce cadre comme une solution intéressante. Il se développe rapidement dans les agglomérations, notamment à la demande des jeunes profils pour qui le recours à un véhicule importe peu. Ils préfèrent souvent une enveloppe budgétaire à utiliser à leur guise pour des vélos partagés, des trottinettes ou encore les transports en commun, ce qui évite également le paiement d'un parking. Le Forfait Mobilités Durables rencontre lui aussi un succès grandissant. Avec un coup de pouce financier toujours plus élevé, on peut imaginer qu'il représentera une alternative

écologique toujours plus séduisante. A noter par ailleurs que la LOM et l'esprit dans lequel elle s'inscrit est également une source d'inspiration pour certaines entreprises, par exemple en matière de formation à l'écoconduite : certaines organisations mettent en place des challenges pour leurs collaborateurs avec des primes au bon comportement. Ce type d'initiative va probablement se développer, notamment dans les entreprises les plus matures sur les questions écologiques.

2. Le bonus écologique

Le bonus écologique est une aide financière accordée par l'Etat lors de l'acquisition ou de la location d'une voiture émettant de faibles quantités de CO2. Son montant est fixé, pour un VP, à 27% du coût d'acquisition toutes taxes comprises, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si celle-ci est prise en location. Il est de 40% pour les véhicules utilitaires. Le bonus est valable autant pour l'achat que la location longue durée du véhicule (au minimum 2 ans de location). Retour sur les conditions à respecter pour pouvoir en bénéficier.



(1) Montant remisé toutes taxes comprises, incluant le cas échéant le coût d'acquisition/location de la batterie.
 NB1 : Pour bénéficier du bonus écologique, le poids d'un véhicule ne doit pas dépasser 2,4 tonnes en ordre de marche. Les véhicules utilitaires ne sont pas soumis à ces conditions.
 NB2 : Pour les particuliers, le bonus écologique n'est désormais accessible qu'une fois tous les 3 ans.

3. Le malus écologique & le malus au poids

Le malus écologique est une taxe due lors de la première immatriculation d'un véhicule particulier (VP). Son rôle est d'inciter les acheteurs à s'orienter vers l'achat de véhicules moins polluants. Il est acquitté lors de l'émission du certificat d'immatriculation, selon le barème en vigueur à la date d'édition du certificat d'immatriculation.



Au 1^{er} janvier 2023, les montants des malus automobiles augmentent par rapport à l'année précédente. Un malus s'applique dès 123 g de CO₂ émis. Il peut désormais atteindre 50 000 € (voir barème complet en Annexe 1).

Malus au poids

Tous les véhicules qui pèsent plus de 1 800 kg sont concernés par un malus au poids équivalent à 10 € par kg supplémentaire. Mais une exonération de ce malus s'applique pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables si ces derniers ont une autonomie supérieure à 50 km.

Des exonérations sont possibles pour les familles nombreuses, les familles d'accueil ou les familles concernées par une situation de handicap, nécessitant un véhicule d'une gamme ou d'une configuration particulière. Les véhicules disposant de 8 places assises ou plus bénéficient également de minorations sur le calcul du malus écologique (-80g) et du malus au poids (-400kg). Enfin, il y a des réductions pour les véhicules E85 : -40% du taux de CO2 si celui-ci est inférieur ou égal à 250 g.

Plus de détail sur le site du gouvernement :

www.economie.gouv.fr/cedef/malus-vehicules-polluants#exonerationet reduction

4. Les TUV (ex-TVS)

La TVS (Taxe sur les Véhicules de Société) est une taxe annuelle due par toutes les sociétés possédant ou utilisant des voitures particulières circulant en France, quel que soit l'Etat dans lequel les véhicules ont été immatriculés.

Depuis 2022, la TVS laisse place aux TUV (Taxes à l'Utilisation des Véhicules). Au-delà de ce changement de nom, il n'y a pas d'évolution majeure par rapport à 2022. Il existe toujours une part fixe et une part variable qui déterminent le montant à payer. Comme précédemment, le barème d'application diffère selon la norme prise en compte

(NEDC ou WLTP), la date d'immatriculation du véhicule faisant foi. Par le passé, les taxes étaient calculées en prenant en compte le nombre de véhicules possédés ou utilisés à chaque trimestre. Aujourd'hui, c'est le nombre de jours consécutifs d'utilisation tout au long de l'année qui fait foi. A noter que la taxation ne s'applique pas si l'utilisation du véhicule est inférieure à 30 jours.

Mode de calcul

Prise en compte du nombre de jours d'utilisation des véhicules tout au long de l'année.

Exonérations sur la part variable

Les véhicules électriques ou à hydrogène en sont totalement exonérés.

Exonération définitive de la taxe si le taux d'émission de CO₂ est :
 - inférieur ou égal à 50 g (norme NEDC)
 - inférieur ou égal à 60 g (norme WLTP)

Exonération partielle de la taxe sur les 3 premières années si le taux d'émission de CO₂ est :
 - de 51 à 100 g (norme NEDC)
 - de 61 à 120 g (norme WLTP)

Toutes les autres modalités d'application pour 2023 sont identiques à celles de 2022 (voir Annexe 2)



Exemples tenant compte du barème d'exonération

Véhicule particulier essence, avec un taux de CO₂ de 100 g/km, immatriculé avant le 01/03/2020 (norme NEDC) :

Véhicule particulier essence, avec un taux de CO₂ de 125 g/km, immatriculé après le 01/03/2020 (norme WLTP) :

Taxation

100 x 6,50 € (part variable)
 + **20 €** (part fixe)
 = **670 €**

200 € (part variable)
 + **20 €** (part fixe)
 = **220 €**

pour un véhicule présent dans le parc du 01/01 au 31/12/2023.

pour un véhicule présent dans le parc du 01/01 au 31/12/2023.

NB : La hausse moyenne constatée lors du passage des véhicules à la norme WLTP est de 25 %.

5. Les amortissements non déductibles

Tous les véhicules achetés et amortis par les entreprises doivent figurer au bilan annuel. Comme pour d'autres charges, les loyers correspondants peuvent être déduits de leur bénéfice imposable.

Si l'administration fiscale ne fixe pas de limitation à cette déduction fiscale pour les véhicules utilitaires, elle définit des plafonds pour tous les véhicules particuliers. Ceux-ci s'appliquent sur le prix de revient du véhicule et permettent de calculer la partie excédentaire annuelle à réintégrer au résultat fiscal de la société.

Au 1^{er} janvier 2021, le plafond applicable avait été modifié. Il dépend depuis du taux d'émission de chaque véhicule et de la norme en vigueur au moment de son immatriculation (NEDC ou WLTP). Le barème qui avait alors été adopté est toujours valable :

Emission de CO ₂ (en g/kg)	Plafond d'amortissements non déductibles en euros (TTC)		
	2020 NEDC	2020 WLTP	2021-2023 WLTP
< 20 g	30 000 €	30 000 €	30 000 €
20 ≤ g < 50	20 300 €	20 300 €	20 300 €
50 ≤ g < 60	20 300 €	18 300 €	18 300 €
60 ≤ g ≤ 135	18 300 €	18 300 €	18 300 €
135 < g ≤ 160	9 900 €	18 300 €	18 300 €
160 < g ≤ 165	9 900 €	18 300 €	9 900 €
> 165 g	9 900 €	9 900 €	9 900 €

Formule de calcul à appliquer

$$\frac{\text{Prix du véhicule TTC} - \text{Plafond}}{\text{Durée d'amortissement}}$$

Dans le cadre d'un véhicule d'occasion, des AND sont également à calculer. Ces derniers sont déterminés en fonction de la date et du prix de rachat par la société propriétaire. En pratique, si un véhicule est possédé par le loueur depuis 2 ans, il restera 3 ans d'AND à prendre en compte.

NB1 : Le législateur autorise la déduction de la batterie du prix d'achat des véhicules pour le calcul des amortissements non déductibles pour tous les véhicules hybrides (hybrides rechargeables, hybrides non rechargeables, mild hybrides...) et électriques, sous réserve que le prix de la batterie apparaisse sur la facture d'achat. NB2 : Dans le cas où le véhicule est livré en cours d'année, le locataire ne doit pas réintégrer la totalité de l'AND annuel dans son résultat, mais uniquement le montant prorata temporis correspondant à la période de location. Dans l'exemple ci-dessus, si le véhicule a été livré le 01/04/2021, le locataire ne doit réintégrer que les 9/12^{ème} de la somme ci-dessus au 31/12/2021, soit $9/12 \times 2\,340 \text{ €} = 1\,755 \text{ €}$.

Exemple

Véhicule particulier, avec un taux de CO₂ de 120g/km, acheté avec un prix net remis TTC de 30 000 € TTC. Livraison après le 1^{er} mars 2020. Amortissement sur 5 ans.

$$\text{Calcul de l'AND annuel} = (30\,000 - 18\,300) \times 1 / 5 = 2\,340 \text{ €}$$

6. La TVA sur le carburant

La déductibilité de la TVA sur l'essence a augmenté progressivement depuis 2017 pour atteindre en 2022 le même taux que celui qui s'applique au gazole. Depuis le 1^{er} janvier 2021, les véhicules particuliers roulant à l'essence peuvent bénéficier d'une déductibilité de la TVA sur le carburant à hauteur de 80 %.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, les véhicules utilitaires (VU) roulant à l'essence bénéficient d'une déductibilité à 100 % sur le carburant.

Voici un tableau récapitulatif des évolutions effectives sur la déductibilité de la TVA sur l'essence :

À compter du :	Quote-part de TVA déductible sur véhicules exclus du droit de déduction (VP roulant à l'essence)	Quote-part de TVA déductible sur autres véhicules essence
1 ^{er} janvier 2021	80 %	80 %
1 ^{er} janvier 2022	80 %	100 %

La déductibilité de la TVA sur le gazole est maintenue à l'identique (100 % pour les véhicules utilitaires, 80 % pour les véhicules particuliers). Pour les autres carburants (GPL, GNV, hydrogène et électricité), la TVA est déductible à 100 %.

7. Les avantages en nature

Tout employeur peut mettre un véhicule à disposition de son salarié pour qu'il l'utilise à des fins professionnelles et personnelles. L'économie réalisée par le collaborateur utilisant ce véhicule à des fins personnelles constitue alors un avantage en nature (AEN).

- Tous les véhicules de fonction* sont concernés.
- Le montant de l'avantage en nature est calculé selon une méthode établie par l'URSSAF.
- Le montant de l'avantage en nature est ajouté au salaire brut du collaborateur pour permettre le calcul des charges sociales salariales et patronales. Il est ensuite déduit du revenu net à payer au bas du bulletin de paie.

Pour le calcul des avantages en nature, l'entreprise peut opter au choix pour un mode de calcul au forfait ou aux frais réels.

*Un véhicule de fonction est un véhicule mis à la disposition du salarié par l'entreprise. Le salarié peut l'utiliser pour ses déplacements professionnels comme personnels.

En Location Longue Durée, les avantages en nature sont calculés sur la base du loyer (mode de calcul au forfait) ⁽¹⁾ selon la formule suivante : 30 % de la somme annuelle des loyers, toutes prestations incluses, ramenés au mois.

Le montant obtenu ne doit pas dépasser le calcul réalisé sur la base de 9 % du prix d'achat TTC (ou 6 % pour les véhicules de plus de 5 ans). L'avantage en nature retenu sera le plus intéressant des deux montants.

En cas de prise en charge par l'entreprise du carburant consommé pour des déplacements privés, les pourcentages de calcul sont revus ⁽²⁾. L'avantage en nature est revu à la baisse lorsque le véhicule utilisé a plus de 5 ans (base achat uniquement).

Le choix des frais réels impose à l'entreprise de conserver tous les justificatifs des frais engagés ⁽³⁾.

	Véhicule acheté		Véhicule de location
	Moins de 5 ans	Plus de 5 ans	
Forfait annuel hors prise en charge du carburant personnel ⁽¹⁾	9 % du coût d'achat TTC	6 % du coût d'achat TTC	30 % du coût global annuel (location, entretien et assurance)
Forfait annuel avec prise en charge du carburant personnel ⁽²⁾	12 % du coût d'achat TTC ou forfait ⁽¹⁾ + frais réels de carburant consommé à titre personnel	9 % du coût d'achat TTC ou forfait 6 % ⁽¹⁾ + frais réels de carburant consommé à titre personnel	40 % du coût global annuel (location, entretien et assurance) ou forfait 30 % ⁽¹⁾ + frais réels de carburant consommé à titre personnel
Frais réels ⁽³⁾	20 % du coût d'achat + assurance + frais d'entretien + frais réels relatifs au carburant consommé à titre personnel	10 % du coût d'achat + assurance + frais d'entretien + frais réels relatifs au carburant consommé à titre personnel	Coût global annuel de la location + entretien + assurance + frais réels relatifs au carburant consommé à titre personnel

(1) Forfait annuel hors prise en charge du carburant personnel

(2) Forfait annuel avec prise en charge du carburant personnel

(3) Frais réels

Attention : Depuis le 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2024, les véhicules fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique bénéficient d'un abattement de 50 % sur le montant de leurs avantages en nature, dans la limite de 1 800 € par an (soit 150 € par mois), quel que soit le mode de calcul retenu (base achat ou base loyer). Depuis le 1^{er} janvier 2023, les bornes de recharge au domicile d'un collaborateur sont également concernées par les avantages en nature. Ils sont calculés sur la base de 50 % du montant du loyer de la borne. Cette mesure concerne uniquement les bornes installées en 2023 et 2024. D'autre part les frais d'électricité payés par l'employeur n'entrent pas en compte dans le calcul de l'avantage en nature.

8. Focus sur le véhicule électrique

En 2023, le véhicule électrique bénéficie toujours de règles fiscales avantageuses, même si celles-ci sont revues à la baisse. Voici un résumé des conditions qui en font un choix de mobilité attractif :

Le bonus écologique

Il s'applique uniquement sur les véhicules n'ayant aucune émission de CO₂. Pour les personnes morales, le bonus écologique des véhicules de tourisme correspond à 27 % du prix d'achat net remis, dans la limite de 3 000 €, sous réserve que le prix d'achat soit inférieur à 47 000 € et le poids en ordre de marche à 2,4 tonnes. Dans le cas des véhicules utilitaires, le taux applicable est de 40 %, quel que soit le prix d'achat, dans la limite de 4 000 €. Pour les personnes physiques, le bonus correspond également à 27 % du prix d'achat net remis, dans la limite de 5 000 € (limitations de prix d'achat et de poids identiques à celles appliquées pour les personnes morales). Ce montant peut s'élever jusqu'à 7 000 € lorsque le revenu fiscal de référence par part du ménage est inférieur ou égal à 14 089 €.

Le malus écologique

Les véhicules électriques sont exonérés aussi bien du malus CO₂ que du malus au poids.

Les TUV (ex-TVS)

Une exonération totale s'applique sur la part fixe comme sur la part variable.

Les amortissements non déductibles

Les véhicules électriques bénéficient du plafond le plus élevé dans ce domaine, c'est-

à-dire 30 000 €. Il est possible de déduire le coût de la batterie du prix d'achat du véhicule pour le calcul des AND (Amortissements non déductibles), sous réserve que le montant de la batterie apparaisse bien sur la facture du véhicule.

Le carburant

La TVA est déductible à 100 % sur les recharges électriques.

Les avantages en nature

Tout salarié disposant d'un véhicule électrique depuis le 1^{er} janvier 2020 bénéficie d'un abattement de 50 % jusqu'au 31 décembre 2024. Le montant de cet abattement ne pourra toutefois pas excéder 1 800 € par an (soit 150 € par mois).

La TSCA

Les véhicules électriques immatriculés entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2023 sont exonérés de TSCA (Taxe spéciale sur les conventions d'assurances). Cette mesure a pour objectif de faire baisser le montant annuel de la prime d'assurance pour promouvoir le véhicule électrique.

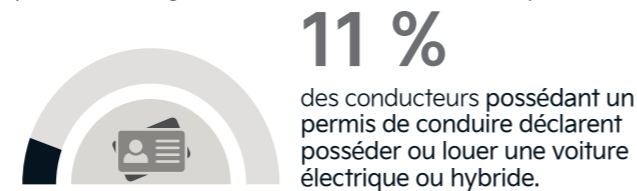
9. Où en est-on de l'adoption du véhicule électrique ?

Si le remplacement des motorisations thermiques par les voitures électriques paraît inéluctable, les Français restent réticents lorsqu'il s'agit d'adopter ces véhicules à titre personnel. Retour sur un succès en demi-teinte.

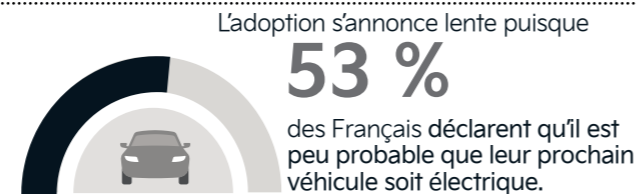
Une transition à petits pas



Même si une majorité de Français sont confiants quant au potentiel à long terme des motorisations électriques, seuls

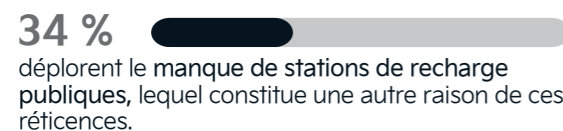
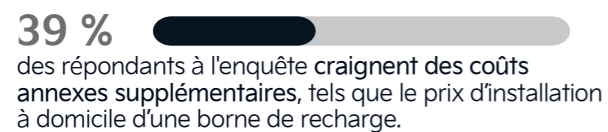


Leur principale motivation pour franchir le pas est de réaliser des économies de carburant.

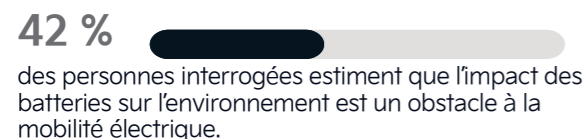


Des obstacles persistants

Le principal frein mentionné est d'ordre financier :

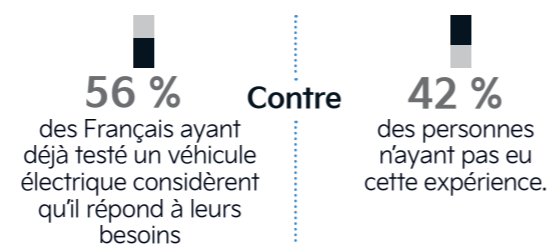


Les freins sont aussi d'ordre écologique :

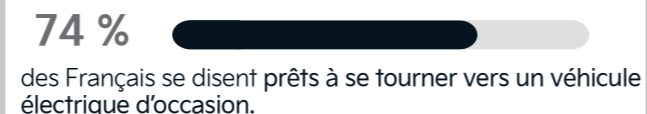


De possibles tremplins à court terme

Bon nombre d'études indiquent qu'une expérience de conduite au volant d'une voiture électrique a une influence non négligeable sur la décision d'achat ou de location.



Dans un contexte où le prix représente un critère de première importance, le marché de l'occasion pourrait changer la donne :



Source : Etude Appinio, juin 2022. Etude Ipsos - Avere France, janvier 2022.

10. Feuille de route de la transition écologique des entreprises

La LOM (Loi d'orientation des mobilités) et la Loi Climat & Résilience définissent plusieurs obligations et échéances importantes dans le but d'accélérer la réduction de l'impact carbone et le remplacement progressif de tous les moteurs thermiques. Cette évolution contraint les gestionnaires de flottes à anticiper au plus vite des décisions tournées vers l'avenir.

Les véhicules d'entreprise doivent dès maintenant négocier un virage historique : Celui d'un basculement vers des motorisations plus écologiques. C'est l'objectif majeur de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui a vocation à faire évoluer les flottes automobiles. Entrée en vigueur fin 2019, elle prévoit de verdir progressivement les déplacements avec pour finalité l'interdiction de la vente de véhicules neufs utilisant des énergies fossiles d'ici 2035. Une échéance confirmée par les eurodéputés et les Etats membres de l'Union européenne en juin 2022.

Le défi est donc de taille pour les organisations. Pour concrétiser cette feuille de route, la loi impose des quotas à respecter lors des achats ou remplacements au sein des parcs automobiles dans toutes les entreprises qui dépassent les 100 véhicules de moins de 3,5 tonnes. Le calendrier prévoit des taux minimaux de voitures à faibles émissions* de CO₂ qui doivent composer les flottes :

- 10 % des renouvellements à partir de 2022
- 20 % des renouvellements à compter de 2024
- 40 % des renouvellements à partir de 2027
- 70 % des renouvellements au-delà de 2030**.



* Les véhicules à faibles émissions se caractérisent par le recours à une des sources d'énergie suivantes : électricité, hydrogène, hydrogène-électricité, air comprimé. Leurs rejets de CO₂ atteignent au maximum 60g/km (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFARTI000042538425>).

** Loi d'orientation des mobilités, article 77, et Loi Climat et Résilience, article 112.

Un changement majeur pour tous

Les cyclomoteurs sont également concernés par ces obligations, tout comme les véhicules utilitaires (VU) à partir de 2023. Le véhicule électrique est au cœur de cette transition, alors que le déploiement de points de recharge augmente rapidement sur le territoire national : au 31 décembre 2023, on dénombrait 82 107 points de recharge ouverts au public en France, même s'il est à noter que bon nombre d'entre eux ne délivrent qu'une faible puissance. D'ici 2030, le gouvernement ambitionne l'installation de 7 millions de points de charge publics et privés. Les acteurs publics dont les parcs dépassent 20 véhicules sont eux aussi concernés par des règles plus écologiques depuis 2021. A compter

du 1^{er} janvier 2026, les motorisations vertes devront atteindre 50 % des renouvellements, contre 30 % à l'heure actuelle, et 70 % à partir du 1^{er} janvier 2027. La transparence de cette transition est également le mot d'ordre de la loi, puisqu'elle prévoit que les données en la matière soient systématiquement rendues publiques par le biais de communications aux services de l'Etat. Avec un tel système de quotas, le nombre de véhicules verts à acquérir dépend donc directement de la taille de la flotte automobile. La loi précise qu'il s'agit pour les grandes organisations de prendre en compte aussi bien les véhicules détenus ou gérés par les filiales que ceux de la maison mère.

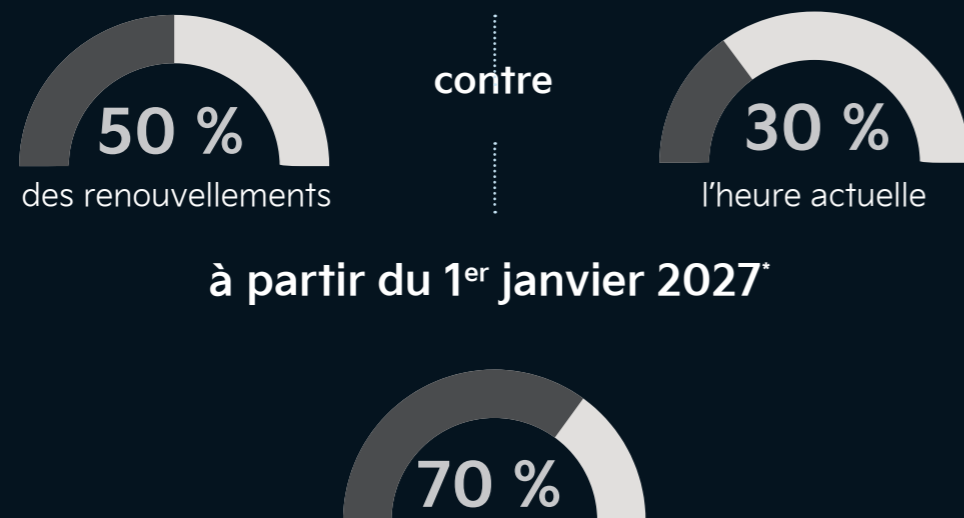


Un basculement synonyme de défi pour les entreprises

La LOM incite les gestionnaires de flottes à reconsidérer au plus tôt leur stratégie en la matière : une nouvelle approche et des infrastructures adaptées doivent être mises en place pour faire de cette transition un succès. La création des ZFE (Zone à Faibles Émissions) est une autre évolution récente visant à accélérer ce changement : toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants sont progressivement concernées par cette dénomination qui se traduit par des interdictions de circulation permanentes ou temporaires pour les véhicules les plus polluants. On dénombrera une quarantaine de territoires de ce type dès 2023. La loi prévoit l'existence de 45 ZFE d'ici le 31 décembre 2024.

Chaque collectivité sera chargée de la délimitation du périmètre concerné, de l'établissement des critères et des modalités d'accès exacts. Les entrées et sorties de zone devront être signalées par des panneaux. La loi Climat et Résilience adoptée à l'été 2021, qui précise le cadre de création des ZFE, acte également l'interdiction de la vente de voitures émettant plus de 95g de CO₂/km à partir de 2030. Elle incite en outre les flottes privées ou publiques assujetties aux quotas de véhicules à faibles émissions à mettre en œuvre des actions de formation ou de sensibilisation à destination des conducteurs, en vue de réduire l'incidence de leur conduite sur l'environnement.

Pour les acteurs publics, en 2026, les motorisations vertes devront atteindre



*Pour les acteurs publics dont les parcs automobile dépassent 20 véhicules.

11. La loi au service d'une mobilité tournée vers l'avenir

Si les véhicules électriques sont au cœur de la transition énergétique des flottes automobiles, la LOM pose également les jalons d'une évolution progressive vers des solutions de mobilité alternatives, plus écologiques.



Les règles encadrant les plans de mobilité (PDM) en entreprise sont elles aussi modifiées par la LOM. Le PDM est un ensemble de mesures destinées à optimiser et améliorer l'efficacité des déplacements des collaborateurs, en vue de la diminution des émissions polluantes et du trafic routier. Jusqu'ici, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toutes les entreprises de plus de 100 travailleurs sur un même site étaient déjà soumises à l'obligation d'élaborer un PDM.

Désormais, le seuil est abaissé à 50 salariés en l'absence d'accord conclu sur le sujet de la Mobilité dans le cadre des Négociations Annuelles Obligatoires (volet Qualité de vie).

Cette évolution s'inscrit dans un contexte où la question des enjeux de mobilité peine à convaincre les décideurs. Selon la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité (FAPM), la mise en place de plans de déplacements de ce type ne concerne qu'un peu moins d'un quart des entreprises.

De nouveaux leviers pour une mobilité innovante

Les entreprises doivent désormais imaginer une politique cohérente, à l'heure où les attentes des collaborateurs à l'égard des solutions de mobilité durable sont de plus en plus fortes. Il s'agit d'adopter une démarche RSE qui concerne les trajets domicile/travail, mais également les voyages d'affaires, les déplacements des clients, des visiteurs, des partenaires, ainsi que l'acheminement des marchandises.

En plus des incitations à recourir aux transports en commun, les PDM instaurés peuvent par exemple favoriser l'usage de modes de transports alternatifs comme le vélo. Les investissements conduisent alors à la mise en place d'un stationnement sécurisé, d'un local à vélos proposant des outils et services, un

barème d'indemnités kilométriques adapté ou encore l'achat d'une flotte de vélos à assistance électrique. La mise en place d'une solution d'autopartage entre également dans le cadre du PDM. Il permet d'offrir un service de mobilité ponctuel complémentaire hors horaires de travail, ou de partager une flotte de véhicules avec d'autres entreprises. L'accompagnement ou l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou d'un réseau de transport favorable fait aussi partie des alternatives, tout comme la garantie du retour à domicile en cas de circonstances exceptionnelles (chèques-taxi, recours ponctuel aux voitures de service...).

Le Forfait Mobilités Durables toujours plus séduisant

Entré en vigueur au lendemain du premier confinement imposé par la crise du covid-19, le 11 Mai 2020, le Forfait Mobilités Durables, répond à cette volonté de diversification de l'offre de mobilité. Ce dispositif facultatif implique pour tout salarié un coup de pouce financier allant jusqu'à 800 euros par an, à la charge des employeurs, cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports en commun. Ce montant exonéré de cotisations sociales et impôts peut être versé dès lors que les déplacements pour se rendre sur le lieu de

travail se font à vélo (achat ou location), en trottinettes en libre services, en covoiturage, en scooters en libre-service ou en autopartage de voitures à faibles émissions. L'aide est allouée à condition de fournir un justificatif de l'utilisation des modes de transports éligibles.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, les scooters et engins de déplacement personnel (trottinettes, monoroues, gyropodes, skateboard, hoverboard...) sont éligibles au Forfait Mobilités Durables.

**Crédit mobilité :
en route pour les déplacements à la carte**

Le crédit mobilité constitue une autre alternative permettant de tenir compte à la fois des enjeux de mobilité durable, des impératifs économiques, et de l'évolution des souhaits des collaborateurs en entreprise. En lieu et place d'une voiture de fonction classique, on confie à l'employé une solution d'autopartage ou un véhicule de moindre gamme, associés à un crédit mobilité, ou uniquement un crédit mobilité, s'il renonce totalement à un véhicule. Ce crédit est utilisable en toute liberté pour d'autres moyens de transport.

Pour élaborer avec pertinence une stratégie de ce type, mieux vaut prendre en compte le TCO (Total cost of ownership) du véhicule de fonction, afin de savoir précisément quel montant en euros il est envisageable d'attribuer au collaborateur. Celui-ci peut dans un deuxième temps consommer à sa guise le crédit mobilité alloué, pour tous les déplacements pour lesquels une voiture de fonction aurait été utilisée par ailleurs. L'achat de billets de train ou d'avion fait partie des options possibles avec ce budget à disposition.



**ALD Move :
en route vers une mobilité à la carte**

La LOM et la loi Climat et Résilience vise à soutenir l'essor des mobilités douces. L'un des objectifs est de donner la possibilité aux collaborateurs de recourir, selon les périodes ou leurs souhaits, à des moyens de transport différents. L'offre ALD Move, mise au point par ALD Automotive avec son partenaire Skipr, s'inscrit dans cette logique. Elle se matérialise par une carte facilitant l'accès à une mobilité multimodale.

Elle ouvre un droit au Crédit Mobilité ou au Forfait Mobilités Durables. Pour les salariés qui se rendent quotidiennement sur leur lieu de travail en voiture, l'idée est de proposer des alternatives pour certains jours, comme le vélo ou l'autopartage. A noter que cette carte est paramétrable : le gestionnaire en entreprise a la liberté de définir le budget, les modalités d'usage, les moyens de transport autorisés selon les politiques en vigueur dans l'organisation.

12. La LOM en bref

2 grands objectifs

Prendre en compte les impératifs de préservation environnementale

Répondre aux nouvelles exigences de mobilité des collaborateurs

Les grandes étapes des mutations à venir

- 2022**
 - 10 % de motorisations à faibles émissions lors des renouvellements de parc des entreprises
 - Objectif de 100 000 points de recharge publics ouverts
 - Jusqu'à 800 euros par salarié par an dans le cadre du Forfait Mobilités Durables
 - Une dizaine de ZFE d'ores et déjà effectives au sein des villes de plus de 150 000 habitants
- 2024**
 - 20 % de motorisations à faibles émissions lors des renouvellements de parc des entreprises
 - 45 ZFE auront vu le jour au sein des villes de plus de 150 000 habitants
- 2027**
 - 40 % de motorisations à faibles émissions lors des renouvellements de parc des entreprises
- 2030**
 - 70 % de motorisations à faibles émissions lors des renouvellements de parc des entreprises
 - 7 millions de points de charge publics et privés installés en France
- 2035**
 - Disparition totale des moteurs thermiques au sein des ventes de véhicules

Pour qui ?

Les entreprises

de plus de 50 collaborateurs
avec une flotte de plus de 100
véhicules avec un PTAC par véhicule
inférieur à 3,5 tonnes

Les acteurs publics

avec une flotte de plus de 20 véhicules
avec un PTAC par véhicule inférieur
à 3,5 tonnes

(*) Les véhicules à faibles émissions se caractérisent par le recours à une des sources d'énergie suivantes : électricité, hydrogène, hydrogène-électricité, air comprimé. Leurs rejets de CO₂ atteignent au maximum 60g/km (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFARTI000042538425>).

13. Annexe 1 : Évolution de l'application du malus écologique

CO ₂ (en g/km)	Malus 2021	Malus 2022	Malus 2023
123	-	-	50 €
124	-	-	75 €
125	-	-	100 €
126	-	-	125 €
127	-	-	150 €
128	-	50 €	170 €
129	-	75 €	190 €
130	-	100 €	210 €
131	-	125 €	230 €
132	-	150 €	240 €
133	50 €	170 €	260 €
134	75 €	190 €	280 €
135	100 €	210 €	310 €
136	125 €	230 €	330 €
137	150 €	240 €	360 €
138	170 €	260 €	400 €
139	190 €	280 €	450 €
140	210 €	310 €	540 €
141	230 €	330 €	650 €
142	240 €	360 €	740 €
143	260 €	400 €	818 €
144	280 €	450 €	898 €
145	310 €	540 €	983 €
146	330 €	650 €	1 074 €
147	360 €	740 €	1 172 €
148	400 €	818 €	1 276 €
149	450 €	898 €	1 386 €
150	540 €	983 €	1 504 €
151	650 €	1 074 €	1 629 €
152	740 €	1 172 €	1 761 €
153	818 €	1 276 €	1 901 €

CO ₂ (en g/km)	Malus 2021	Malus 2022	Malus 2023
154	898 €	1 386 €	2 049 €
155	983 €	1 504 €	2 205 €
156	1 074 €	1 629 €	2 370 €
157	1 172 €	1 761 €	2 544 €
158	1 276 €	1 901 €	2 726 €
159	1 386 €	2 049 €	2 918 €
160	1 504 €	2 205 €	3 119 €
161	1 629 €	2 370 €	3 331 €
162	1 761 €	2 544 €	3 552 €
163	1 901 €	2 726 €	3 784 €
164	2 049 €	2 918 €	4 026 €
165	2 205 €	3 119 €	4 279 €
166	2 370 €	3 331 €	4 543 €
167	2 544 €	3 552 €	4 818 €
168	2 726 €	3 784 €	5 105 €
169	2 918 €	4 026 €	5 404 €
170	3 119 €	4 279 €	5 715 €
171	3 331 €	4 543 €	6 039 €
172	3 552 €	4 818 €	6 375 €
173	3 784 €	5 105 €	6 724 €
174	4 026 €	5 404 €	7 086 €
175	4 279 €	5 715 €	7 462 €
176	4 543 €	6 039 €	7 851 €
177	4 818 €	6 375 €	8 254 €
178	5 105 €	6 724 €	8 671 €
179	5 404 €	7 086 €	9 103 €
180	5 715 €	7 462 €	9 550 €
181	6 039 €	7 851 €	10 011 €
182	6 375 €	8 254 €	10 488 €
183	6 724 €	8 671 €	10 980 €
184	7 086 €	9 103 €	11 488 €
185	7 462 €	9 550 €	12 012 €
186	7 851 €	10 011 €	12 552 €
187	8 254 €	10 488 €	13 109 €
188	8 671 €	10 980 €	13 682 €
189	9 103 €	11 488 €	14 273 €
190	9 550 €	12 012 €	14 881 €

CO ₂ (en g/km)	Malus 2021	Malus 2022	Malus 2023
191	10 011 €	12 552 €	15 506 €
192	10 488 €	13 109 €	16 149 €
193	10 980 €	13 682 €	16 810 €
194	11 488 €	14 273 €	17 490 €
195	12 012 €	14 881 €	18 188 €
196	12 552 €	15 506 €	18 905 €
197	13 109 €	16 149 €	19 641 €
198	13 682 €	16 810 €	20 396 €
199	14 723 €	17 490 €	21 171 €
200	14 881 €	18 188 €	21 966 €
201	15 506 €	18 905 €	22 781 €
202	16 149 €	19 641 €	23 616 €
203	16 810 €	20 396 €	24 472 €
204	17 490 €	21 171 €	25 349 €
205	18 188 €	21 966 €	26 247 €
206	18 905 €	22 781 €	27 166 €
207	19 641 €	23 616 €	28 107 €
208	20 396 €	24 472 €	29 070 €
209	21 171 €	25 349 €	30 056 €
210	21 966 €	26 247 €	31 063 €
211	22 781 €	27 166 €	32 094 €
212	23 616 €	28 107 €	33 147 €
213	24 472 €	29 070 €	34 224 €
214	25 349 €	30 056 €	35 324 €
215	26 247 €	31 063 €	36 447 €
216	27 166 €	32 094 €	37 595 €
217	28 107 €	33 147 €	38 767 €
218	29 070 €	34 224 €	39 964 €
219	30 000 €	35 324 €	41 185 €
220	30 000 €	36 447 €	42 431 €
221	30 000 €	37 595 €	43 703 €
222	30 000 €	38 767 €	45 000 €
223	30 000 €	39 964 €	46 323 €
224	30 000 €	40 000 €	47 672 €
225	30 000 €	40 000 €	49 047 €
≥ 226	30 000 €	40 000 €	50 000 €

14. Annexe 2 : tableaux d'application des TUV (ex-TVS)

Les modalités 2023 (pour une taxe qui doit être déclarée et payée en janvier 2024) s'appliquent selon deux barèmes :

- Les véhicules immatriculés sous la norme NEDC (avant le 01/03/2020)
- Les véhicules immatriculés sous la norme WLTP (depuis le 01/03/2020)

► Barème pour les véhicules immatriculés avant le 01/03/2020 (NEDC)

Taux d'émission de CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par gramme	Taux d'émission de CO ₂ (en g/km)	Tarif applicable par gramme
Inférieur ou égal à 20	0,00 €	120 < g ≤ 160	6,50 €
20 < g ≤ 50	1,00 €	140 < g ≤ 160	13,00 €
50 < g ≤ 60	1,00 €	160 < g ≤ 200	19,50 €
60 < g ≤ 100	2,00 €	200 < g ≤ 250	23,50 €
100 < g ≤ 120	4,50 €	Supérieur à 250 g	29,00 €

► Barème pour les véhicules immatriculés à compter du 01/03/2020 (WLTP)

CO ₂ (en g/km)	0 - 20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Tarif 2023	-	17 €	18 €	18 €	19 €	20 €	21 €	22 €	22 €	23 €

CO ₂ (en g/km)	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
Tarif 2023	24 €	25 €	26 €	26 €	27 €	28 €	29 €	30 €	30 €	31 €

CO ₂ (en g/km)	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
Tarif 2023	32 €	33 €	34 €	34 €	35 €	36 €	37 €	38 €	38 €	39 €

CO ₂ (en g/km)	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
Tarif 2023	40 €	41 €	42 €	42 €	43 €	44 €	45 €	46 €	46 €	47 €

CO ₂ (en g/km)	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
Tarif 2023	48 €	49 €	50 €	50 €	51 €	52 €	53 €	54 €	54 €	55 €

CO ₂ (en g/km)	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
Tarif 2023	56 €	57 €	58 €	58 €	59 €	60 €	61 €	62 €	117 €	119 €

CO ₂ (en g/km)	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89
Tarif 2023	120 €	122 €	123 €	125 €	126 €	128 €	129 €	131 €	132 €	134 €
CO ₂ (en g/km)	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
Tarif 2023	135 €	137 €	138 €	140 €	141 €	143 €	144 €	146 €	147 €	149 €
CO ₂ (en g/km)	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109
Tarif 2023	150 €	162 €	163 €	165 €	166 €	168 €	170 €	171 €	173 €	174 €
CO ₂ (en g/km)	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119
Tarif 2023	176 €	178 €	179 €	181 €	182 €	184 €	186 €	187 €	189 €	190 €
CO ₂ (en g/km)	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129
Tarif 2023	192 €	194 €	195 €	197 €	198 €	200 €	202 €	203 €	218 €	232 €
CO ₂ (en g/km)	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139
Tarif 2023	247 €	249 €	264 €	266 €	295 €	311 €	326 €	343 €	359 €	375 €
CO ₂ (en g/km)	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149
Tarif 2023	392 €	409 €	426 €	443 €	461 €	479 €	482 €	500 €	518 €	551 €
CO ₂ (en g/km)	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
Tarif 2023	600 €	664 €	730 €	796 €	847 €	899 €	952 €	1 005 €	1 059 €	1 113 €
CO ₂ (en g/km)	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169
Tarif 2022	1 168 €	1 224 €	1 280 €	1 337 €	1 394 €	1 452 €	1 511 €	1 570 €	1 630 €	1 690 €
CO ₂ (en g/km)	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179
Tarif 2022	1 751 €	1 813 €	1 875 €	1 938 €	2 001 €	2 065 €	2 130 €	2 195 €	2 261 €	2 327 €
CO ₂ (en g/km)	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189
Tarif 2022	2 394 €	2 480 €	2 548 €	2 617 €	2 686 €	2 757 €	2 827 €	2 899 €	2 970 €	3 043 €
CO ₂ (en g/km)	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199
Tarif 2022	3 116 €	3 190 €	3 264 €	3 300 €	3 337 €	3 374 €	3 410 €	3 448 €	3 485 €	3 522 €
CO ₂ (en g/km)	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209
Tarif 2022	3 580 €	3 618 €	3 676 €	3 735 €	3 774 €	3 813 €	3 852 €	3 892 €	3 952 €	3 992 €
CO ₂ (en g/km)	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219
Tarif 2023	4 032 €	4 072 €	4 113 €	4 175 €	4 216 €	4 257 €	4 298 €	4 340 €	4 404 €	4 446 €
CO ₂ (en g/km)	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229
Tarif 2023	4 488 €	4 531 €	4 573 €	4 638 €	4 682 €	4 725 €	4 769 €	4 812 €	4 880 €	4 924 €

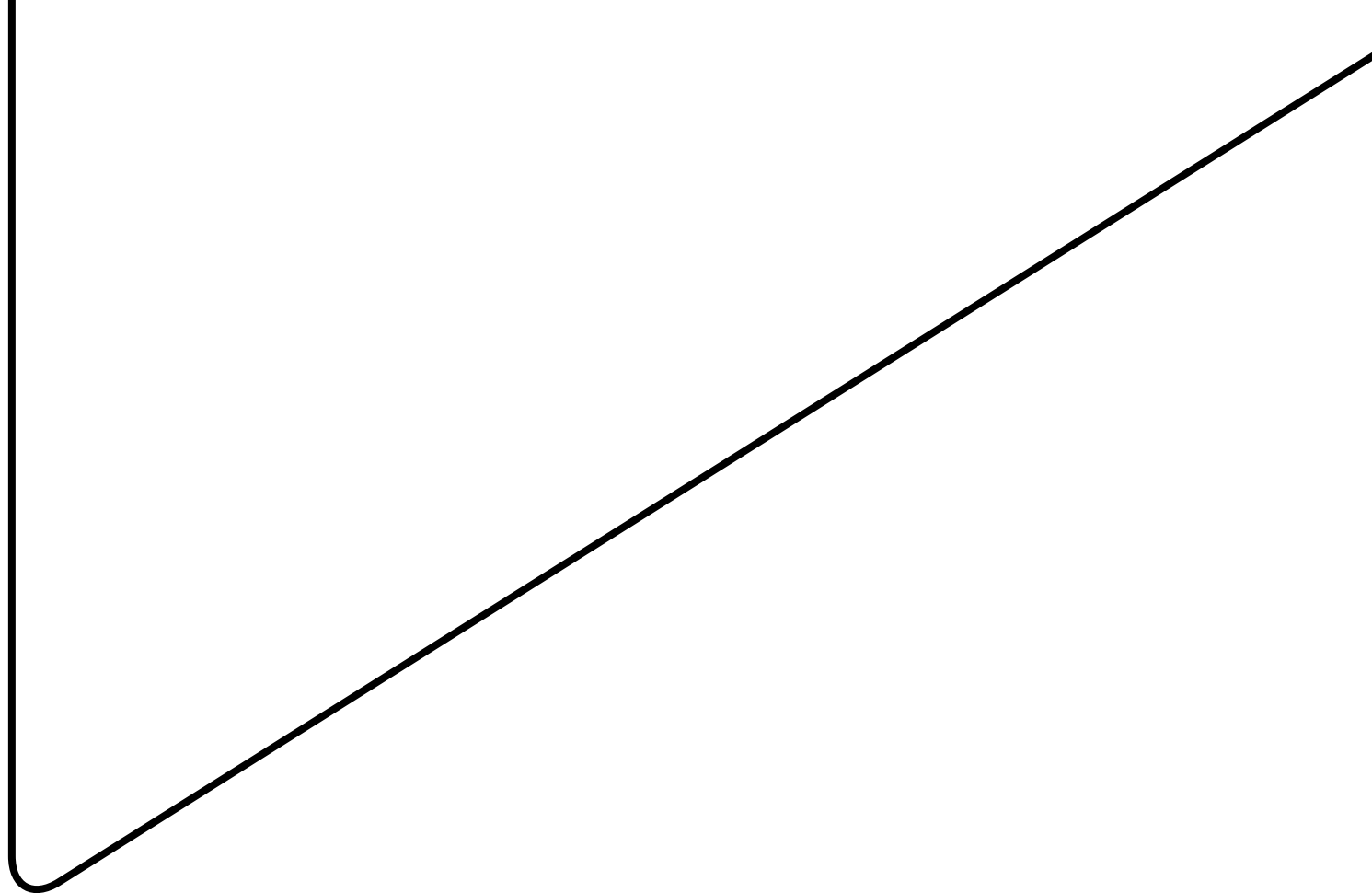
CO ₂ (en g/km)	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
Tarif 2023	4 968 €	5 036 €	5 081 €	5 150 €	5 218 €	5 288 €	5 334 €	5 404 €	5 474 €	5 521 €
CO ₂ (en g/km)	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249
Tarif 2023	5 592 €	5 664 €	5 735 €	5 783 €	5 856 €	5 929 €	6 002 €	6 052 €	6 126 €	6 200 €
CO ₂ (en g/km)	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259
Tarif 2023	6 250 €	6 325 €	6 401 €	6 477 €	6 528 €	6 605 €	6 682 €	6 733 €	6 811 €	6 889 €
CO ₂ (en g/km)	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269
Tarif 2023	6 968 €	7 047 €	7 126 €	7 206 €	7 286 €	7 367 €	7 448 €	7 529 €	7 638 €	7 747 €
CO ₂ (en g/km)	Au delà de 269 g									
Tarif 2023	29 €/g									

Part fixe : Ce tarif ne s'applique pas aux véhicules électriques et véhicules à hydrogène.

Année de première mise en circulation du véhicule	Essence et assimilés	Diesel et assimilés
Jusqu'au 31/12/2000	70 €	600 €
De 2001 à 2005	45 €	400 €
De 2006 à 2010	45 €	300 €
De 2011 à 2014	45 €	100 €
à compter de 2015	20 €	40 €

Les termes "Diesel et assimilés" désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole, ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole émettant plus de 100 g de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru.

Les termes "Essence et assimilés" désignent tous les autres véhicules (essence, GPL, hybride essence, hybride diesel émettant jusqu'à 100 g de CO₂ selon la norme NEDC et 120 g selon la norme WLTP...), à l'exception de ceux dont le taux de CO₂ est égal à 0. Les véhicules fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique sont totalement exonérés de cette taxation.



TEMsys SA - Capital de 66 000 000 Eur - RCS Nanterre 351 867 692 - Société de courtage d'assurances régie par le code des assurances et soumise à l'autorité de contrôle prudentiel (4 Place de Budapest CS 92459, 75436 Paris), garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances. Immatriculation à l'Orias sous le n° 07 026 677 (www.orias.fr).