

## Refonte des taxes sur les véhicules à moteur

L. n° 2019-1479, 28 déc. 2019, art. 21, I, 16° à 17° et 23° et 24°, art. 69, I, D à W, II à VI : JO 29 déc. 2019

Les taxes auxquelles donnent lieu l'acquisition ou la possession de véhicules à moteur font l'objet d'une importante réforme, qui se déroulera en plusieurs étapes :

- une augmentation, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020, du montant de certaines taxes dont le malus CO2 ;
- une mise en œuvre progressive de la nouvelle procédure d'immatriculation des voitures de tourisme en raison de la mise en place de la nouvelle norme mondiale de détermination des émissions de CO2, dite « WLTP », impliquant, à compter d'une date fixée par décret et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2020, d'une part, une harmonisation de certaines notions et de divers concepts nécessaires à la mise en œuvre de la réforme, d'autre part, un aménagement conséquent de la taxe sur les véhicules de société ;
- à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, une refonte complète des différentes taxes applicables, qui par une fusion des malus et une rationalisation des taxes à l'immatriculation, seront réduites à quatre au lieu des neuf actuellement existantes. Cet article a été rédigé par Juan Carlos Leon Aguirre, avocat.

## RÉGIME ACTUEL

1. Les véhicules à moteur peuvent actuellement être soumis à neuf taxes différentes, au titre de la détention ou de l'immatriculation des véhicules, et dont la plupart sont calculées en fonction des émissions de CO2 ou de la puissance administrative des véhicules imposables (V. D.O, étude F-8590).

### ► Taxes à l'immatriculation

2. Les véhicules peuvent être soumis, lors de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules, à une taxe régionale, à laquelle peuvent s'ajouter des taxes additionnelles (taxes sur les cartes grises).

### Taxe régionale sur les certifications d'immatriculation des véhicules

3. **Tarif de la taxe** - Cette taxe peut être proportionnelle ou fixe (CGI, art. 1599 quindecies) :

► les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles et de tous autres véhicules à moteur donnent lieu au paiement d'une taxe proportionnelle dont le taux unitaire par cheval-vapeur est arrêté par la région bénéficiaire. La taxe est ainsi proportionnelle à la puissance fiscale du véhicule (CGI, art. 1599 sexdecies, I, 1).

Ce taux est réduit de moitié pour les véhicules utilitaires dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes, pour les tracteurs non agricoles et pour les motocyclettes (CGI, art. 1599 sexdecies, I, 2).

Les véhicules de plus de dix ans bénéficient quant à eux d'une réduction de 50 % des taux normal et réduit (CGI, art. 1599 sexdecies, I, 3) ;

► certains véhicules sont soumis à une taxe fixe (remorques, véhicules agricoles, délivrance de duplicatas, certificats délivrés en cas de modification de l'usage du véhicule ou de ses caractéristiques techniques, etc.) (CGI, art. 1599 sexdecies, I, 4) ;

► donnent également lieu au paiement d'une taxe fixe les certificats d'immatriculation temporaire des séries W et WW (CGI, art. 1599 septdecies).

4. **Exonérations** - Certains véhicules peuvent, sur délibération du conseil régional, être exonérés de la taxe totale-

ment ou de moitié. Il s'agit des véhicules « propres » fonctionnant, exclusivement ou non, à l'électricité, au gaz naturel carburant (GNV) ou gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au superéthanol E85, ainsi que les véhicules transformés pour rouler au moyen de ces énergies (CGI, art. 1599 novodecies A).

### Taxes additionnelles à la taxe régionale

#### 5. Taxe additionnelle destinée au financement du développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers -

Cette taxe est due lors de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules de transport de marchandises, des tracteurs routiers et des véhicules de transport en commun de voyageurs, à l'exception des véhicules de collection (CGI, art. 1635 bis M). Les tarifs de la taxe sont fixés par voie réglementaire, en fonction du PTAC du véhicule, dans les limites prévues par la loi.

Pour les véhicules de transport de marchandises :

- 38 € pour un PATC inférieur ou égal à 3,5 tonnes,
- 135 € pour un PATC inférieur à 6 tonnes,
- 200 € pour un PATC inférieur à 11 tonnes,
- 305 € pour un PATC supérieur ou égal à 11 tonnes.

Pour les tracteurs routiers et véhicules de transport de personnes : 305 € quel que soit le PTAC.

#### 6. Taxe pour la gestion des certificats d'immatriculation des véhicules. -

La délivrance du certificat d'immatriculation (ou « carte grise ») d'un véhicule neuf ou d'occasion est soumise à une taxe, instituée en vue de financer la fabrication des certificats d'immatriculation et le fonctionnement du système informatique d'immatriculation. Son montant est fixé à 4 € depuis son origine (CGI, art. 1628-0 bis).

### ► « Malus »

7. Le système du *malus* consiste essentiellement à soumettre la détention de véhicules ou leur immatriculation à un barème proportionnel, selon le cas, aux émissions de CO2 qui s'avèrent néfastes pour l'environnement, ou à la puissance fiscale du véhicule.

8. **Taxe sur les véhicules les plus polluants ou malus « occasion »** (CGI, art. 1010 bis) - Ce *malus* a été institué

afin d'encourager l'achat et l'utilisation de véhicules faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>. La taxe est due sur les véhicules de tourisme les plus polluants mis en circulation à compter du 1<sup>er</sup> juin 2004, pour les immatriculations postérieures à la première immatriculation.

La taxe n'est en revanche pas due :

– pour les véhicules acquis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 lorsque le certificat d'immatriculation a donné lieu au paiement de la taxe additionnelle « *malus* » ou « *écopastille* » (V. n° 9) ;

– sur les certificats d'immatriculation des véhicules immatriculés dans le genre « Véhicule automoteur spécialisé » ou voiture particulière carrosserie « Handicap » ;

– sur les certificats d'immatriculation des véhicules acquis par une personne titulaire de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « invalidité » ou par une personne dont au moins un enfant mineur ou à charge, et du même foyer fiscal, est titulaire de cette carte.

Le tarif de la taxe dépend de la puissance administrative du véhicule. La taxe est réduite d'un dixième par année entamée depuis la date de la première immatriculation du véhicule.

**9. Malus CO<sub>2</sub> ou « écopastille » lors de l'acquisition (CGI, art. 1011 bis)** - Destinée, jusqu'au 31 décembre 2019 (L. fin. 2020, art. 90) à financer un *bonus* adressé aux acquéreurs de véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> par kilomètre sont inférieures à certains seuils, cette taxe est applicable aux véhicules de tourisme les plus polluants qui font l'objet d'une première immatriculation en France. Le tarif est fonction du taux d'émission de CO<sub>2</sub> en grammes par kilomètre ou de la puissance administrative, selon qu'ils ont fait l'objet ou non d'une réception communautaire.

Plusieurs réfections sont prévues :

– pour la détermination du tarif applicable en fonction du niveau d'émission de CO<sub>2</sub>, le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est diminué de 20 grammes par kilomètre par enfant à charge à compter du troisième enfant et pour un seul véhicule de cinq places assises et plus par foyer ;

– pour les véhicules spécialement équipés pour fonctionner au moyen du superéthanol E85, est appliqué un abattement de 40 % sur le taux d'émission de CO<sub>2</sub>, sauf si le niveau d'émission de CO<sub>2</sub> est supérieur à 250 g / km ;

– pour les véhicules introduits en France après avoir été immatriculés dans un autre pays, la taxe est réduite d'un dixième par année entamée depuis cette immatriculation.

La taxe n'est en revanche pas due :

– pour les véhicules acquis par une personne titulaire de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « invalidité », ou par une personne dont au moins un enfant mineur ou à charge, et du même foyer fiscal, est titulaire de la carte ;

– pour les véhicules immatriculés dans le genre « véhicule automoteurs spécialisé » (VASP) ou voiture particulière carrosserie « handicap ».

Le *malus* CO<sub>2</sub> s'accompagne en outre d'un prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement, égal à 2 % du montant de la taxe due (CGI, art. 1647, XIV).

**10. Taxe additionnelle sur les cartes grises des véhicules de grosses cylindrées ou malus « voitures puissantes » (CGI, art. 1010 ter)** - Cette taxe est due lors de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules de tourisme de 36 CV et plus, autres que les véhicules de collection, acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le montant de la taxe est égal à 500 € par cheval-vapeur à partir du 36<sup>e</sup>, plafonné à 8 000 €.

**11. Taxe annuelle sur la détention des véhicules les plus polluants ou malus « annuel » (CGI, art. 1011 ter)**

- Cette taxe frappe toute personne propriétaire ou locataire de véhicules dont le taux d'émission de CO<sub>2</sub> excède un certain seuil (190 g/km pour les véhicules immatriculés depuis 2012) ou dont la puissance excède 16 chevaux-vapeur, selon qu'ils ont fait ou non l'objet d'une réception communautaire. Le montant de la taxe est de 160 € par véhicule.

Sont exonérés de cette taxe les véhicules soumis à la TVS, les véhicules immatriculés par les personnes titulaires de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « invalidité » ou par une personne dont au moins un enfant mineur ou à charge, et du même foyer fiscal, est titulaire de cette carte, les véhicules immatriculés dans le genre « véhicules automoteurs spécialisés » (VASP) ou voitures particulières carrosserie « handicap ».

► **Taxe sur les véhicules de sociétés (CGI, art. 1010)**

**12. Personnes imposables** - Sont en principe redevables de la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS) toutes les sociétés, soumises à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés, ayant leur siège social ou un établissement en France et qui possèdent ou qui utilisent des véhicules de tourisme.

Ne sont en revanche pas redevables de la TVS les organismes sans but lucratif, les GAEC et les GIE, les syndicats mixtes financés par la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, les organismes de l'État, des départements et des communes sans caractère industriel et commercial ou ne bénéficiant pas de l'autonomie financière ainsi que les établissements publics sans caractère industriel ou commercial.

**13. Véhicules imposables** - La TVS s'applique à trois types de véhicules :

► les véhicules de la catégorie « M1 » ;

La catégorie « M1 » regroupe les véhicules suivants, qui sont répartis en différents types de carrosseries : berline, voiture à hayon arrière, break, coupé, cabriolet et véhicule à usages multiples (véhicule à moteur autre que ceux précités et destiné au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens, dans un compartiment unique) (Dir. n° 2007/46/CE, 5 sept. 2007, ann. II, C, 1). Elle correspond aux véhicules classés en France, pour l'établissement des cartes grises, dans la catégorie « voitures particulières » (VP), quel que soit leur type de carrosserie. Les voitures particulières sont imposables quelle que soit leur utilisation déclarée par la société.

► les véhicules de la catégorie « N1 » ;

Ce sont les véhicules à usages multiples destinés au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens (Dir. n° 2007/46/CE, 5 sept. 2007, ann. II), qui correspondent à la catégorie nationale des « camionnettes » ou « CITE ». Ils doivent être destinés au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens dans un compartiment unique (BOI-TFP-TVS-10-20, 29 mai 2019, § 40). Pour apprécier si un véhicule break classé en catégorie N1 se situe ou non dans le champ de la TVS, il convient de déterminer s'il dispose ou peut disposer de plusieurs rangs de places assises. Ainsi, si le véhicule peut être équipé d'une banquette en raison de l'accessibilité des ancrages, il doit être soumis à la TVS (BOI-RES-000024, 2 janv. 2019 ; BOI-TFP-TVS-10-20, 29 mai 2019, § 43).

► à compter de la taxe due au titre de 2019, les véhicules comprenant au moins 5 places assises et dont le code de carrosserie européen est camions pick-up (V. D.O Actua-lité 23/2019, n° 3).

Ne sont pas concernés les véhicules affectés exclusivement à l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables, lorsqu'ils répondent à un impératif de sécurité pour les salariés (BOI-TFP-TVS-10-30, 29 mai 2019, § 126 à 128).

**14. Tarif de la TVS** - La TVS est calculée en tenant compte :

► d'une part, des émissions de CO<sub>2</sub> par le véhicule ou de sa puissance fiscale, selon la date de mise en circulation du véhicule (première composante) ;

Le tarif en fonction du taux d'émission de CO<sub>2</sub> s'applique aux véhicules qui satisfont à trois critères cumulatifs :

– avoir fait l'objet d'une réception communautaire au sens de la directive relative à la réception des véhicules à moteur (*Cons. UE, dir. n° 2007/46/CE, 5 sept. 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules*) ;

– première mise en circulation intervenue à compter du 1<sup>er</sup> juin 2004 ;

– première utilisation ou possession par la société intervenue à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006.

► d'autre part, des émissions de polluants atmosphériques par le véhicule (seconde composante).

Le tarif en fonction des émissions de polluants atmosphériques est moins sévère pour les véhicules relevant de la catégorie essence et assimilé (20 € pour les véhicules mis en circulation depuis 2015) que pour ceux qui relèvent de la catégorie diesel et assimilés (40 €).

**15. Véhicules exonérés** - Trois types de véhicules sont exonérés :

► les véhicules destinés à la vente, à la location, au transport public, à l'enseignement de la conduite ou aux compétitions sportives, ou à un usage exclusivement agricole, sous réserve que ces opérations correspondent à l'activité normale de la société propriétaire ;

► les véhicules accessibles en fauteuil roulant ;

► et les véhicules utilisant certaines sources d'énergie :

– exonération temporaire de la première composante du tarif pour les véhicules hybrides combinant soit l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou une motorisation au superéthanol E85, soit une motorisation à l'essence et gaz naturel carburant (GNC) ou gaz de pétrole liquéfié (GPL), et dont les émissions sont inférieures ou égales à 100 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru. Cette exonération s'applique pendant une période de 12 trimestres. Cette exonération est néanmoins définitive lorsque ces véhicules émettent au plus 60 g de CO<sub>2</sub> par km ;

– exonération permanente de la seconde composante pour les véhicules exclusivement électriques. En outre, s'ils émettent moins de 20g de CO<sub>2</sub>/km, ils ne sont pas soumis à la première composante du tarif de la TVS.

## RÉGIME NOUVEAU

**16. Contexte international** - La mise sur le marché des véhicules à moteur est conditionnée à une autorisation administrative préalable, la « réception », dont la délivrance est encadrée par le droit communautaire. La procédure implique le passage d'essais permettant de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule, et donc sa classification. La méthode utilisée jusqu'en 2018 – « New European Driving Cycle » ou NEDC – ayant montré ses limites avec le scandale du Dieselgate, une nouvelle procédure d'essai pour les véhicules légers, harmonisée au niveau mondial, – norme WLTP, pour « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » – l'a remplacée au 1<sup>er</sup> septembre 2018, pour la détermination du taux d'émission de CO<sub>2</sub> d'une part, et de la consommation de carburant d'autre part.

Sa mise en œuvre implique une période transitoire, entre le 1<sup>er</sup> septembre 2018 et le 31 décembre 2020, au cours de laquelle une méthode intermédiaire de détermination des émissions de CO<sub>2</sub> – dite « NDEC corrélé » – est utilisée, et au cours de laquelle les deux valeurs (NDEC corrélé et WLTP) devront figurer sur les étiquettes des véhicules (*AN, rapp. n° 2301 (2019-2020), tome II, p. 716 et 717*).

**17. En droit français**, les taxes sur les véhicules ont fait l'objet de différents aménagements au cours de ces dernières années, notamment : aménagement de la taxe sur les véhicules les plus polluants par l'article 36 de la loi de finances pour 2018 (*V. D.O Actualité 3/2018, n° 49*), durcissement du malus successivement par l'article 51 de la loi de finances pour 2018 (*V. D.O Actualité 3/2018, n° 51*) puis par l'article 91 de la loi de finances pour 2019 (*V. D.O Actualité 3/2019, n° 50*) ; ce dernier article a permis d'intégrer au calcul du malus les valeurs issues du calcul « NDEC corrélé ».

Du fait des nouvelles modalités de calcul des normes d'émissions de CO<sub>2</sub>, la mise en œuvre globale de la norme WLTP, sans adaptation du système fiscal français, entraînerait mécaniquement une augmentation sensible du montant des taxes assises sur ces émissions de CO<sub>2</sub>.

Une réforme globale était donc nécessaire, et celle-ci est initiée par l'article 69 de la loi de finances pour 2020. Elle se déroulera en plusieurs étapes et conduira à la suppression de certaines des taxes actuellement en vigueur, dont l'abrogation est prévue par le même article 69 ainsi que par l'article 21 de la même loi.

### ► Première étape : durcissement des taxes actuelles

#### ► Augmentation du malus CO<sub>2</sub>

**18. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception communautaire** - Pour les véhicules de tourisme ayant fait l'objet d'une réception communautaire, visés à l'article 1011 bis, II, a du CGI, le seuil d'assujettissement au malus est abaissé à 110 g de CO<sub>2</sub> / km (contre 117 auparavant). En outre, le tarif de la première tranche du barème passe de 35 € à 50 €. La tranche supérieure s'applique aux émissions supérieures à 184 g de CO<sub>2</sub> / km

(contre 191 auparavant), avec un tarif de 20 000 € (au lieu de 10 500 € auparavant) (*CGI, art. 1011 bis, III, a modifié*).

Le tarif applicable à ces véhicules est donc le suivant :

# Taxes diverses

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
Inférieur à 110	0
110	50
111	75
112	100
113	125
114	150
115	170
116	190
117	210
118	230
119	240
120	260
121	280
122	310
123	330
124	360
125	400
126	450
127	540
128	650
129	740
130	818
131	898
132	983
133	1 074
134	1 172
135	1 276
136	1 386
137	1 504
138	1 629
139	1 761
140	1 901
141	2 049
142	2 205
143	2 370
144	2 544

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
145	2 726
146	2 918
147	3 119
148	3 331
149	3 552
150	3 784
151	4 026
152	4 279
153	4 543
154	4 818
155	5 105
156	5 404
157	5 715
158	6 039
159	6 375
160	6 724
161	7 086
162	7 462
163	7 851
164	8 254
165	8 671
166	9 103
167	9 550
168	10 011
169	10 488
170	10 980
171	11 488
172	12 012
173	12 552
174	13 109
175	13 682
176	14 273
177	14 881
178	15 506
179	16 149
180	16 810

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
181	17 490
182	18 188
183	18 905
184	19 641
Supérieur à 184	20 000

**19. Véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire** - Pour les véhicules dont la taxe est assise sur la puissance administrative, visés à l'article 1011 bis, II, b du CGI, de nouvelles tranches du barème sont créées. La tranche minimale passe de 3 000 € à 3 125 € et la maximale, qui concerne les véhicules d'au moins 18 CV, s'élève à 20 000 € (contre 10 500 € auparavant pour les véhicules d'une puissance supérieure à 16 CV) (CGI, art. 1011 bis, III, b modifié). Le tarif applicable à ces véhicules est le suivant :

Puissance administrative (en CV)	Tarif 2020 (en euros)
Inférieure ou égale à 5	0
Supérieure ou égale à 6 et inférieure ou égale à 7	3 125
Supérieure ou égale à 8 et inférieure ou égale à 9	6 250
Supérieure ou égale à 10 et inférieure ou égale à 11	9 375
Supérieur ou égal à 12 et inférieur ou égal à 13	12 500
Supérieur ou égal à 14 et inférieur ou égal à 15	15 625
Supérieur ou égal à 16 et inférieur ou égal à 17	18 750
Supérieur ou égal à 18	20 000

**20. Entrée en vigueur** - À défaut de précision dans le texte, ces nouveaux barèmes entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 (L. fin. 2020, art. 1<sup>er</sup>, II, 3<sup>o</sup>).

Ce durcissement est néanmoins quelque peu atténué par l'abrogation du prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement de 2 % (CGI, art. 1647, XIV, abrogé) à compter de la même date (L. fin. 2020, art. 1<sup>er</sup>, II, 3<sup>o</sup>).

## ► Seconde étape : prise en compte du protocole WLTP dans le malus CO2

### ► Prise en compte du protocole WLTP dans le malus CO2

**24. Principe** - La mise en place de la norme WLTP (V. n<sup>o</sup> 16), obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour la détermination du taux d'émission de CO2, aboutit en pratique à une réévaluation à la hausse des mesures d'émission calculées suivant l'ancien protocole : un écart moyen de 28 grammes de CO2 / km a ainsi pu être constaté entre les anciennes et les nouvelles mesures (Sénat, rapp. n<sup>o</sup> 140 (2019-2020), tome III, p. 699).

### ► Ajustement des taxes à l'immatriculation

#### 21. Augmentation de la taxe régionale proportionnelle sur les certificats d'immatriculation des véhicules (CGI, art. 1599 quindecies ; art. 1599 sexdecies, I, 1).

Une majoration du taux unitaire par cheval-vapeur de la taxe régionale proportionnelle (V. n<sup>o</sup> 2) est instaurée par l'article 21, X de la loi de finances pour 2020 pour la Réunion, la Corse, la Guyane, la Martinique et Mayotte.

Cette majoration correspond à un pourcentage égal au rapport entre les produits, affectés à ces collectivités, des taxes suivantes devenues exigibles entre le 1<sup>er</sup> décembre 2018 et le 1<sup>er</sup> décembre 2019 :

– au numérateur, la taxe sur les permis de conduire (CGI, art. 1599 terdecies) ;

– et au dénominateur, la taxe régionale sur les certificats d'immatriculation (CGI, art. 1599 quindecies).

Le niveau de ces majorations est constaté pour chaque collectivité territoriale par arrêté conjoint des ministres chargé du Budget et des Collectivités territoriales (L. fin. 2020, art. 21, X).

**22. Entrée en vigueur** - Cette majoration s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. Elle s'applique jusqu'à la modification ou l'abrogation de la délibération qui fixe les tarifs de la taxe régionale (L. fin. 2020, art. 21, X).

**23. Nouvelles exonérations** - Sont par ailleurs désormais exonérés de plein droit de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation :

– les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux (CGI, art. 1599 novodecies A, I nouveau) ;

– les véhicules utilisés pour l'exercice d'une compétence de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics de coopération intercommunale et qui sont délivrés à la suite d'un transfert ou du retrait de cette compétence (CGI, art. 1599 sexdecies, I bis nouveau).

Ces exonérations s'appliquent également à la taxe additionnelle destinée au financement du développement de la formation professionnelle dans les transports routiers (CGI, art. 1635 M modifié).

Les certificats d'immatriculation relatifs aux véhicules utilisés pour l'exercice d'une compétence de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics de coopération intercommunale et qui sont délivrés à la suite d'un transfert ou du retrait de cette compétence sont par ailleurs exonérés de la taxe sur les véhicules les plus polluants (malus « occasion », V. n<sup>o</sup> 8) (CGI, art. 1010 bis, I, 3<sup>o</sup> nouveau) et de la taxe sur les cartes grises des véhicules de grosse cylindrée (malus « voitures puissantes », V. n<sup>o</sup> 10) (CGI, art. 1010 ter, 4 nouveau).

À défaut de précision dans le texte, ces exonérations s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (L. fin. 2020, art. 1<sup>er</sup>, II, 3<sup>o</sup>).

Une période de transition a donc été mise en place : depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018 et jusqu'au 31 décembre 2020, la méthode dite du « NEDC corrélé » est en effet utilisée ; il s'agit d'un protocole à mi-chemin entre le NEDC et le WLTP.

**25. Véhicules dans le champ du WLTP** - L'article 69 de la loi de finances pour 2020 prévoit une entrée en vigueur progressive de ces dispositions.

Ainsi, le nouvel article 1007 du CGI prévoit que celui-ci s'appliquera, sauf exceptions, aux véhicules de catégorie

M1, M2, N1 et N2, pour lesquels la première immatriculation en France intervient à compter d'une date qui sera définie par décret, comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> juillet 2020 (CGI, art. 1007, 4<sup>o</sup> nouveau).

En conséquence, ces véhicules se verront appliquer le nouveau barème WLTP qui résultera d'une nouvelle modification du barème du *malus* CO2, et dont l'introduction fiscalement neutre : les seuils d'émissions de CO2 seront rehaussés de 28 grammes pour chacune des tranches du barème, afin seulement de tenir compte des écarts entre les valeurs NEDC et WLTP. Ainsi, par exemple, un véhicule émettant 110 grammes de CO2 / km en NEDC émettra 138 grammes de CO2 / km en WLTP ; dans les deux cas, le *malus* 2020 sera donc de 50 €.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules pour lesquels les émissions de CO2 n'ont pas été déterminées, ainsi que ceux pour lesquels il est impossible d'établir qu'elles ont été déterminées ou qui ne peuvent être déterminées (CGI, art. 1007, 4<sup>o</sup> a et b nouveaux). Pour le détail de ce tarif, V. ci-dessous, n<sup>o</sup> 36.

Pour les véhicules immatriculés antérieurement, le barème en NEDC corrélé continuera à s'appliquer. Deux barèmes différents seront donc susceptibles de s'appliquer au titre de l'année 2020.

Les autres aménagements liés au nouveau protocole WLTP sont intégrés dans le nouveau régime des taxes sur les véhicules à moteur.

## ► Harmonisation des définitions et des concepts

**26.** Les nouveaux articles 1007 et 1008 du CGI procèdent à une harmonisation des concepts nécessaires à la mise en œuvre de la réforme.

**27. Entrée en vigueur** - Sauf précisions contraires, ces dispositions s'appliquent à compter d'une date fixée par décret, et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2020 (L. fin. 2020, art. 69, VI, B, al. 1).

## Harmonisation des définitions

**28. Notion de véhicules de tourisme (CGI, art. 1007, 5<sup>o</sup>, nouveau).** - La notion de véhicules de tourisme, telle qu'elle résulte de l'article 1010 du CGI dans sa rédaction antérieure est inchangée mais figure désormais sous l'article 1007, 5<sup>o</sup> du CGI.

Il s'agit : des véhicules de la catégorie M1, à l'exception des véhicules à usage spécial qui ne sont pas accessibles en fauteuil roulant – cette exclusion, bien que ne figurant pas expressément à l'article 1010 du CGI, résultait déjà du renvoi par l'article 1010 au seul 1 du C de l'annexe II de la directive 2007/46/CE, alors que les véhicules à usage spécial ne sont visés qu'au 5 dudit C ; des véhicules des catégories N1 de la carrosserie « Camion pick-up » comprenant au moins cinq places, à l'exception de ceux qui sont exclusivement utilisés pour l'exploitation des remorques mécaniques et des domaines skiables, dans des conditions définies par voie réglementaire, les véhicules à usages multiples de la catégorie N1 qui sont destinés au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens.

Plusieurs mesures de coordination ont été adoptées pour supprimer la référence à l'article 1010 du CGI et la remplacer par celle du 5<sup>o</sup> de l'article 1007, lequel définit les véhicules de tourisme (CGI, art. 54 bis modifié, art. 93, 1, 3<sup>o</sup> modifié, art. 170 bis, 1<sup>o</sup> modifié, art. 199 undecies I, modifié, art. 217 undecies, I modifié, art. 244 quater W, I, 2, a modifié). Ces mesures entrent en vigueur à une date fixée par décret, et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et s'appliquent au titre des exercices clos à la même date (L. fin. 2020, art. 69, VI, B).

**29. Notion de réception européenne** - Les véhicules ayant fait l'objet d'une réception européenne s'entendent des véhicules ayant fait l'objet d'une réception UE ou CE, par type ou individuelle, au sens du nouveau règlement n<sup>o</sup> 2018/858 relatif aux véhicules à moteur, ainsi que du règlement 168/2013 relatif aux deux ou trois roues et aux quadricycles, et du règlement 167/2013 relatif aux véhicules agricoles et forestiers (CGI, art. 1007, 1<sup>o</sup>, a à c nouveaux).

Les définitions de la directive n<sup>o</sup> 2007/46/CE, abrogée par le règlement n<sup>o</sup> 2018/858 précité, trouveront encore à s'appliquer, dans la mesure où l'article 1007, 1<sup>o</sup>, d prévoit que la notion de réception européenne s'entend également au sens de « tout autre règlement ou directive régissant la réception des véhicules antérieurement aux textes [sus]mentionnés ».

**30. Notion de première immatriculation** - La notion de première immatriculation en France d'un véhicule s'entend de la première autorisation pour la mise en circulation routière, à titre permanent, de ce véhicule, délivrée par les autorités françaises (CGI, art. 1007, 3<sup>o</sup> nouveau).

**31. Nomenclature** - Il est renvoyé aux règlements précités nos 2018/858, 168/2013 et 167/2013 (V. n<sup>o</sup> 29) pour les dénominations utilisées pour les catégories, sous-catégories, dénominations et carrosseries de véhicules (CGI, art. 1007, 2<sup>o</sup> nouveau).

**Harmonisation des méthodes de détermination du niveau d'émission de CO2 et de la puissance fiscale d'un véhicule**

**32. Détermination du niveau d'émission de CO2 (CGI, art. 1007 bis, nouveau).** - Il existe plusieurs méthodes de détermination du niveau d'émission de CO2 des véhicules à moteur. Elles varient selon que le véhicule a fait ou non l'objet d'une réception européenne et s'il relève ou non du nouveau dispositif d'immatriculation (CGI, art. 1007 bis, I et II nouveaux).

En pratique, la valeur figurant sur le certificat d'immatriculation est réputée conforme aux exigences du nouveau dispositif (CGI, art. 1007 bis, III nouveau).

Par dérogation à la date d'entrée en vigueur figurant au n<sup>o</sup> 27, les règles de détermination du taux d'émission de CO2 applicables aux véhicules ne relevant pas du nouveau système d'immatriculation ou dont le taux n'a pu être déterminé lors de la réception, figurant au II de l'article 1007 bis nouveau du CGI, s'appliquent à la liquidation des impositions de toute nature dont le fait générateur est intervenu à compter du 27 juillet 2017 (L. fin. 2020, art. 69, VI, A), date à compter de laquelle les constructeurs automobiles ont pu demander la réception des véhicules selon les cycles d'essai WLTP (AN, rapp. n<sup>o</sup> 2504 (2019-2020), vol. 1, p. 332).

**33. Détermination de la puissance fiscale** - La puissance administrative d'un véhicule à moteur, exprimée en chevaux administratifs (CV), est déterminée à partir des caractéristiques techniques constatées lors de la réception du véhicule. Il existe, là aussi, plusieurs modes de détermination de cette puissance administrative (CGI, art. 1008 nouveau).

Pour les véhicules à moteur n'ayant pas fait l'objet d'une réception européenne ou pour lesquels ces données ne sont pas connues, la puissance administrative est déterminée à partir des données disponibles selon une méthode équivalente à celle prévue au présent article et qui est définie par arrêté du ministre chargé des Transports.

En pratique, la valeur figurant sur le certificat d'immatriculation est réputée conforme aux exigences du nouveau dispositif (CGI, art. 1008, V nouveau).

Afin de tenir compte du nouveau protocole WLTP (V. n<sup>o</sup> 16), une nouvelle formule de détermination de la puissance administrative, ne tenant plus compte du taux d'émission de CO2, est prévue pour les

véhicules de la catégorie M1 autres que les véhicules à usage spécial qui ne sont pas accessibles en fauteuil roulant.

Par dérogation à la date d'entrée en vigueur figurant au n° 27, les règles de détermination de la puissance fiscale figurant à l'article 1008 nouveau du CGI, s'appliquent à la liquidation des impositions de toute nature dont le fait générateur est intervenu à compter du 27 juillet 2017 (*L. fin. 2020, art. 69, VI, A*), date à compter de laquelle les constructeurs automobiles ont pu demander la réception des véhicules selon les cycles d'essai WLTP (*An, rapp. n° 2504 (2019-2020), p. 332*). Corrélativement, les anciennes règles de détermination de la puissance fiscale sont abrogées à compter de la même date (*L. n° 93-859, 22 juin 1993, art. 35 et L. n° 98-546, 2 juill. 1998, art. 62, abrogés*).

## ► Ajustements apportés à la taxe sur les véhicules de société

**34.** La taxe sur les véhicules de société est aménagée pour tenir compte de la mise en œuvre du nouveau système d'immatriculation concernant d'une part, les tarifs applicables, et d'autre part, certaines exonérations (*L. fin. 2020, art. 69, I, I*).

Divers ajustements rédactionnels sont par ailleurs apportés à l'article 1010 du CGI afin de tenir compte des nouvelles définitions des véhicules de tourisme.

**35. Entrée en vigueur** - Ces dispositions s'appliquent à compter d'une date fixée par décret, et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2020 (*L. fin. 2020, art. 69, VI, B*).

## Instauration d'un tarif spécifique pour les véhicules relevant du nouveau système d'immatriculation

**36. Tarif de la TVS** - La TVS est toujours calculée en tenant compte d'une part, des émissions de CO<sub>2</sub> par le véhicule ou de sa puissance fiscale, selon la date de mise en circulation du véhicule et d'autre part, des émissions de polluants atmosphériques par le véhicule et d'autre part.

**37. Tarif de la composante CO<sub>2</sub>** - Un nouveau tarif est mis en place, applicable aux véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation (*CGI, art. 1010, I bis, a, nouveau*).

Le tarif applicable est le suivant :

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif unitaire (en euros par gramme de dioxyde de carbone)
Inférieur ou égal à 20	0
Supérieur à 20 et inférieur ou égal à 50	1
Supérieur à 50 et inférieur ou égal à 120	2
Supérieur à 120 et inférieur ou égal à 150	4,5
Supérieur à 150 et inférieur ou égal à 170	6,5

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif unitaire (en euros par gramme de dioxyde de carbone)
Supérieur à 170 et inférieur ou égal à 190	13
Supérieur à 190 et inférieur ou égal à 230	19,5
Supérieur à 230 et inférieur ou égal à 270	23,5
Supérieur à 270	29

Le tarif applicable aux autres véhicules est inchangé, sous réserve de modification rédactionnelles résultant de l'insertion du nouveau tarif (*CGI, art. 1010, I bis, b, c et d nouveaux*, reprenant le contenu de *CGI, art. 1010, I bis, a, b et c anciens*).

**38. Tarif de la composante relative aux émissions de polluants atmosphériques** - Le tarif applicable à la composante relative aux émissions de polluants atmosphériques, déterminé en fonction du type de carburant, est modifié pour intégrer les véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation. Ces véhicules relèvent ainsi de la catégorie « Diesel et assimilé » dès lors qu'ils fonctionnent au gazole ou combinent une motorisation électrique avec une motorisation au gazole et qu'ils émettent plus de 120 g de CO<sub>2</sub> / km parcouru (le seuil restant fixé à 100 g/km pour les véhicules ne relevant pas du nouveau dispositif).

## Adaptation de l'exonération partielle de la composante CO<sub>2</sub> pour les véhicules hybrides

**39. Exonération temporaire de la composante CO<sub>2</sub>** - L'exonération temporaire de la composante de la taxe en fonction du niveau d'émission de CO<sub>2</sub> s'applique désormais aux véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 120 g de CO<sub>2</sub> / km. Pour les autres véhicules, le seuil d'application de cette exonération temporaire reste fixé à 100 g de CO<sub>2</sub> / km.

L'exonération s'applique aux véhicules hybrides suivants :

- véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel ou au superéthanol E85 ;
- véhicules combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du GPL (*CGI, art. 1010, I bis, c, al. 3 à 6 nouveaux*).

**40. Modalités d'application de l'exonération permanente de la composante CO<sub>2</sub>** - Cette exonération est permanente pour les véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation dont les émissions sont inférieures ou égales à 50 g de CO<sub>2</sub> / km (ce seuil restant fixé à 60 g de CO<sub>2</sub> / km pour les autres véhicules).

## ► Troisième étape : refonte des taxes d'immatriculation et des malus

**41.** Afin de simplifier le cadre fiscal, il est procédé à une refonte des taxes frappant les véhicules lors de leur immatriculation. Le nouvel article 1011 du CGI prévoit la mise en place de quatre prélèvements distincts, soumis à un régime harmonisé :

► une taxe fixe due au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation, y compris pour simple modification (*CGI, art. 1012 ; V. n° 44*) ;

► une taxe régionale due au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire du véhicule (*CGI, art. 1012 bis ; V. n° 45*) ;

► pour les véhicules de tourisme, un malus sur les émissions de CO<sub>2</sub> au titre de la première immatriculation en France (*CGI, art. 1012 ter ; V. n° 49*) ;

► pour les véhicules de transport routier, une majoration due au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire du véhicule (CGI, art. 1012 quater ; V. n° 48).

Ces différentes taxes sont soumises à un régime commun (V. n° 43).

**42. Entrée en vigueur** - Ces nouvelles taxes entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021 (L. fin. 2020, art. 69, VI, C).

Corrélativement, sont abrogées, à compter de la même date (L. fin. 2020, art. 21, X, E et art. 69, VI, C) :

► les taxes proportionnelles régionales sur les certificats d'immatriculation (V. n° 3 ; CGI, art. 1599 septdecies modifié ; CGI, art. 1599 sexdecies, 1599 novodecies et 1599 novodecies A, abrogés) ;

► les taxes fixes sur les certificats d'immatriculation (V. n° 3 ; CGI, art. 1599 septdecies et octodecies, abrogés) ;

► les anciens malus CO2 (V. n° 9), malus sur l'acquisition (V. n° 8) et sur la détention de véhicules polluants (V. n° 11), et sur les véhicules de grosse cylindrée (V. n° 10), intégrés dans le nouveau dispositif de l'article 1012 ter (CGI, art. 1011 bis, 1010 bis, 1010 ter et 1011 ter abrogés).

## ► Harmonisation des régimes

**43. Fait générateur, redevable, régime déclaratif** - Il est prévu à l'article 1011 nouveau du CGI que, de manière générale, le fait générateur des nouvelles taxes est constitué par la délivrance du certificat et la taxe devient exigible lors de cette délivrance (CGI, art. 1011, II, al. 1 nouveau).

Il est également prévu que le redevable des taxes sera le propriétaire du véhicule, même s'il n'est pas titulaire d'un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré (CGI, art. 1011, II, al. 2 nouveau).

Le paiement des taxes se fera par ailleurs, soit par téléversement auprès de l'administration fiscale, soit auprès des professionnels du commerce de l'automobile (CGI, art. 1723-0 B ter modifié). Elles seront recouvrées selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que les créances étrangères à l'impôt et au domaine. Elles seront contrôlées et les réclamations seront présentées, instruites et jugées selon les règles applicables en matière de droits d'enregistrement (CGI, art. 1011, IV nouveau).

Enfin, il est prévu que pour l'application des taxes, sont assimilées à un changement de propriétaire du véhicule la première immatriculation en France du véhicule, toute modification du régime de la copropriété, et la mise à disposition du véhicule au bénéfice d'un preneur dans le cadre d'une location de deux ans ou plus ou d'un crédit-bail (CGI, art. 1011, III, A nouveau). Toutefois, pour les véhicules utilisés pour l'exercice d'une compétence de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics de coopération intercommunale, les délivrances de certificat à la suite d'un transfert ou d'un retrait de cette compétence ne sont pas considérées comme étant consécutives à un changement de propriétaire (CGI, art. 1011, III, B nouveau).

## ► Mise en œuvre des nouvelles taxes

### Taxes à l'immatriculation

**44. Taxe fixe au titre de la délivrance d'un certificat d'immatriculation (CGI, art. 1012 nouveau)** - Une taxe fixe de 11 € est due au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation, y compris pour intégrer les modifications d'un certificat existant. Cette taxe se substitue à la taxe régionale fixe (CGI, art. 1599 quindecies, ancien) et à la taxe pour la gestion des certificats d'immatriculation (CGI, 1628-0 bis, ancien).

Les exonérations attachées à la taxe régionale fixe sont maintenues, exceptée celle prévue en cas de changement de situation matrimoniale (CGI, art. 1599 octodecies, 3, ancien ; art. 1012, II, nouveau).

Le produit de la taxe est affecté aux régions à hauteur de 7 € (CGI, art. 1599 quindecies, I modifié) et à l'Agence nationale des titres sécurisés, à raison de la gestion des certificats, à hauteur de 4 € (CGI, art. 1628-0 bis modifié).

**45. Nouvelle taxe régionale (CGI, art. 1012 bis)** - Cette taxe est égale au produit du tarif régional par la puissance administrative du véhicule. Elle est due en cas de délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire.

Cette taxe est perçue au profit des régions et de la collectivité territoriale de Corse, qui en déterminent le tarif normal.

Les délibérations prises pour l'application des anciennes taxes régionales (CGI, art. 1599 quindecies à 1599 novodecies A, dans leur rédaction antérieure à la loi de finances pour 2020), s'appliquent pour les besoins de la détermination du tarif régional (CGI, art. 1012 bis, II, A et B) et des réductions de tarif (CGI, art. 1012 bis, II, B, 5°) et exonération (CGI, art. 1012 bis, III, 8°) applicables sur délibération (L. fin. 2020, art. 69, V).

**46. Le tarif est réduit de moitié dans certains cas (CGI, art. 1012 bis, II, B nouveau) :**

– pour les tracteurs routiers de la catégorie N1, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3, pour les véhicules des catégories L3E et L4E ainsi que pour les véhicules pour lesquels la première immatriculation est antérieure de dix années ou plus.

Ainsi, désormais, les tracteurs non agricoles bénéficiant du tarif réduit sont uniquement ceux de la catégorie N1. En outre, les véhicules dont la première immatriculation est intervenue il y a dix ans au moins ne bénéficient plus que du tarif réduit, alors qu'auparavant ils bénéficiaient d'une réduction de 50 % du tarif normal et du tarif réduit.

– sur délibération, pour les véhicules dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85 (sauf s'ils sont exonérés de taxe par délibération de la collectivité), autres que ceux dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou la combinaison des deux (lesquels bénéficient d'une exonération de plein droit).

**47. Un certain nombre d'opérations est toutefois exonéré de la taxe régionale (CGI, art. 1012 bis, III nouveau).** Il s'agit notamment des délivrances de certificats :

– portant sur certaines catégories de véhicules (catégories L1E et L2E, catégories C, T, R et S ainsi que les machines agricoles automotrices ne faisant pas l'objet d'une réception européenne),

– celles ayant pour objet d'ajouter ou de supprimer le nom de l'un des époux ou partenaires dans certaines situations (mariage, divorce, conclusion ou dissolution d'un PACS, décès d'un partenaire ou d'un époux),

– celles portant sur des véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux

– ou encore, sur délibération de la collectivité, celles qui portent sur des véhicules autres que ceux ci-dessus et dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85.

Cette dernière exonération s'applique toutefois dans la limite de 750 € lorsque la source d'énergie a été modifiée depuis la dernière délivrance de certificat soumise à la taxe régionale pour inclure le superéthanol E85.

## 48. Majoration de la taxe régionale (CGI, art. 1012 quater).

- La taxe régionale proportionnelle est majorée pour les véhicules de catégories N, M2 et M3 (véhicules de transport routier de marchandises et véhicules de transport de personnes), en substitution de la taxe finançant le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers (CGI, art. 1635 bis M, ancien).

Le montant de la majoration est fixé par arrêté du ministre chargé du Budget, dans le respect des limites fixées par la loi. Ce montant varie en fonction du PATC du véhicule.

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

(CGI, art. 1012 quater, II nouveau)

L'exonération pour les véhicules de collection est par ailleurs maintenue (CGI, art. 1012 quater, III nouveau).

## Fusion des malus

### 49. Malus CO2 ou « écopastille » lors de l'acquisition (CGI, art. 1012 ter nouveau)

- Le malus s'applique lors de la première immatriculation en France d'un véhicule de tourisme. Afin de mettre fin à des pratiques d'optimisation, lorsqu'au moment de sa première immatriculation en France, un véhicule n'est pas un véhicule de tourisme ou est un véhicule de tourisme exonéré, le malus s'applique lors de l'immatriculation consécutive à la première modification de ses caractéristiques techniques le faisant répondre à la définition d'un véhicule de tourisme ou lui faisant perdre le bénéfice de cette exonération.

50. S'agissant des barèmes, la taxe est calculée par référence au barème WLTP des émissions de CO2 de l'article 1011 bis, dans sa rédaction au 31 décembre 2020.

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
Inférieur à 138	0
138	50
139	75
140	100
141	125
142	150
143	170
144	190
145	210
146	230

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
147	240
148	260
149	280
150	310
151	330
152	360
153	400
154	450
155	540
156	650
157	740
158	818
159	898
160	983
161	1 074
162	1 172
163	1 276
164	1 386
165	1 504
166	1 629
167	1 761
168	1 901
169	2 049
170	2 205
171	2 370
172	2 544
173	2 726
174	2 918
175	3 119
176	3 331
177	3 552
178	3 784
179	4 026
180	4 279
181	4 543
182	4 818

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
183	5 105
184	5 404
185	5 715
186	6 039
187	6 375
188	6 724
189	7 086
190	7 462
191	7 851
192	8 254
193	8 671
194	9 103
195	9 550
196	10 011
197	10 488
198	10 980
199	11 488
200	12 012
201	12 552
202	13 109
203	13 682
204	14 273
205	14 881
206	15 506
207	16 149
208	16 810
209	17 490
210	18 188
211	18 905
212	19 641
Supérieur à 212	20 000

**51.** Pour les véhicules qui n'entrent pas dans le champ du nouveau protocole (autrement dit, pour ceux qui ne relèvent pas du nouveau dispositif d'immatriculation), c'est le barème des puissances fiscales prévu par le même article 1011 bis, dans sa rédaction précitée, qui trouve à s'appliquer (*CGI, art. 1012 ter, II et III*).

**52.** Pour l'application de ces barèmes, les émissions de dioxyde de carbone ou les puissances fiscales à retenir peuvent faire l'objet de réfaction dans les conditions définies à l'article 1012 ter, IV nouveau :

► pour les familles comptant trois enfants au moins (20 grammes par kilomètre ou 1 CV par enfant, selon les cas), dans la limite d'un seul véhicule d'au moins 5 places, étant précisé que la doctrine administrative relative aux véhicules pris en crédit-bail ou faisant l'objet d'une location avec option d'achat (LOA) est désormais légalisée. Cette réfaction s'applique *a posteriori*, par remboursement sur présentation d'un justificatif de la situation de famille au service des impôts ;

► pour les véhicules spécialement équipés pour fonctionner au superéthanol E85 (40 % de réfaction), mais seulement pour ce qui concerne les véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> n'excèdent pas 250 grammes par kilomètre, ou 12 CV selon les cas.

**53.** Les véhicules préalablement immatriculés hors de France font l'objet d'un régime particulier, tenant d'une part à l'application d'une réfaction d'un dixième par période de 12 mois écoulée depuis la première immatriculation et d'autre part à la référence aux barèmes suivants :

► lorsque la première immatriculation est intervenue avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le *malus* est déterminé par référence aux barèmes des émissions de CO<sub>2</sub> ou des puissances fiscales prévu à l'article 1011 bis dans sa rédaction en vigueur au 31 décembre 2020 ;

► lorsqu'en revanche la première immatriculation intervient à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, le *malus* est déterminé par référence aux barèmes des émissions de CO<sub>2</sub> ou des puissances fiscales prévu à l'article 1012 ter, III dans sa rédaction en vigueur à la date de cette première immatriculation (*CGI, art. 1012 ter, II, B*).

**54.** Sont exonérés du malus les délivrances des certificats portant sur les véhicules suivants :

► véhicules accessibles en fauteuil roulant;

► dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire, véhicules acquis par un titulaire de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « invalidité » ou d'une carte d'invalidité militaire, ou par une personne assumant la charge effective et permanente d'un enfant titulaire de cette carte et relevant du même foyer fiscal ; il en va de même pour les locations de longue durée lorsque le preneur remplit ces conditions à la date de mise à disposition du véhicule (*CGI, art. 1012 ter, V*).■