

Taxe sur les véhicules

100 Poursuite de la réforme des taxes sur les véhicules à moteurs

Initiée par la loi de finances pour 2020, la réforme des taxes sur les véhicules à moteur est parachevée par les articles 55 et 171 de la loi de finances pour 2021.

L'article 55 apporte tout d'abord divers aménagements dans le cadre de la norme WLTP, en prévoyant notamment un nouveau calendrier par catégorie de véhicules pour l'application effective du nouveau dispositif d'immatriculation.

Le *malus* CO2 est quant à lui modifié afin essentiellement de donner effet aux travaux de la Convention citoyenne pour le climat (CCC) qui, dans son rapport de juillet 2020, a préconisé notamment un durcissement important du *malus*, ainsi que l'introduction d'un *malus* « sur le poids » des véhicules, instauré par l'article 171 de la loi de finances, avec un seuil d'assujettissement fixé à 1 800 kg. L'article 55 de la loi de finances pour 2021 procède enfin à la refonte du régime des taxes à l'utilisation des véhicules. Au terme de celle-ci, la taxe sur les véhicules des sociétés (TVS), dont le champ d'application sera étendu aux véhicules utilisés pour toutes les activités économiques, sera remplacée par une taxe sur les émissions de CO2 et une taxe sur les polluants atmosphériques. La taxe à l'essieu sera quant à elle intégrée dans le CGI. Ces différentes taxes feront l'objet d'un ensemble de règles communes – relatives au fait générateur, aux redevables, à l'exigibilité, aux modalités de calcul, à la déclaration et à la liquidation de l'impôt – en sus des règles propres à chacune de ces taxes.

L. n° 2020-1721, 29 déc. 2020, art. 55 et 171 (non reproduits), note J.-C. León Aguirre : JO 30 déc. 2020, texte n° 1

Cons. const., 28 déc. 2020, n° 2020-813 DC : JO 30 déc. 2020, texte n° 2

NOTE

1. Régime actuel

A. - La norme WLTP (CGI, art. 1007 et 1007 bis)

1 – 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 de l'Union européenne. La procédure implique le passage d'essais permettant de déterminer les émissions de CO2 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 et plus exigeante (norme WLTP, pour « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* »), l'a remplacée

pour la détermination du taux d'émission de CO2 et de la consommation de carburant.

2 – Champ d'application. – Le nouveau dispositif s'applique aux véhicules de catégorie M1, M2, N1 et N2.

Remarque : La catégorie « M1 » regroupe des véhicules de moins de 8 places assises en plus de celle du conducteur et sans espace pour des passagers debout, repartis 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) (Règl. n° 2018/858, 30 mai 2018, ann. I, Partie C), à l'exception des véhicules à usage spécial non accessibles en fauteur roulant.

La catégorie « M2 » regroupe diverses catégories de véhicules à étages, comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale qui n'excède pas 5 tonnes, avec le cas échéant un espace pour des passagers debout (*ibid.*).

Les catégories « N1 » (poids maximal de 3,5 tonnes) et « N2 » (poids entre 3,5 et 12 tonnes) regroupent les camions, les camionnettes, les unités de traction pour semi-remorque, les tracteurs routiers, les camions pick-up et les châssis-cabine ou châssis-capot (*ibid.*).

En revanche, n'entrent pas dans le champ du nouveau dispositif, les véhicules dont les émissions de CO2 n'ont pas été déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 du 1^{er} juin 2017 (véhicules d'occasion ou véhicules neufs n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire, par exemple).

3 – Harmonisation des concepts. – Dans ce cadre, l'article 69 de la loi de finances pour 2020 a modifié les articles 1007 et 1008 du CGI afin d'harmoniser les concepts nécessaires à la mise en œuvre de la réforme, en procédant notamment à la définition des notions de véhicules de tourisme, de réception européenne et de première immatriculation.

4 – Entrée en vigueur. – La nouvelle norme WLTP aurait dû s'appliquer pour tous les véhicules éligibles dont la première immatriculation a été délivrée à compter du 1^{er} mars 2020 (D. n° 2020-169, 27 févr. 2020, art. 1 : D.O Actualité 11/20, n° 1, § 2 ; Dr. fisc. 2020, n° 13, act. 106) et au plus tard à compter du 1^{er} juillet 2020 (L. fin. 2020 n° 2019-1479, 28 déc. 2019, art. 21 : D.O Actualité 1/20, n° 43, §§ 16 et 17 ; Dr. fisc. 2020, n° 1, comm. 43, n° 16 et 17).

B. - Le *malus* automobile (CGI, art. 1011 bis et 1012 ter)

5 – Fait générateur. – Le *malus* automobile est dû au titre de la première immatriculation en France de certains véhicules de tourisme.

Lorsqu'au moment de sa première immatriculation en France le 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 (CGI, art. 1012 ter, 1).

6 – Assiette. – Pour les véhicules relevant de la norme WLTP, la taxe est calculée en fonction des émissions de CO₂ du véhicule, suivant le barème détaillé issu de la loi de finances pour 2020 (CGI, art. 1011 bis, III, a : Dr. fisc. 2020, n° 1, comm. 43, n° 50).

Pour les véhicules qui ne relèvent pas du nouveau dispositif, le *malus* est calculé en fonction de la puissance administrative du véhicule, exprimée en chevaux fiscaux, conformément à un barème par tranches fixé par la loi de finances pour 2020 (CGI, art. 1011 bis, III, b : Dr. fisc. 2020, n° 1, comm. 43, n° 19).

Ce barème a été appelé à évoluer comme suit :

- d'une part, la loi de finances pour 2020 a abrogé les *malis* « annuel », « voitures puissantes » et « première immatriculation » (CGI, art. 1010 bis, 1010 ter et 1011 ter) dans l'intention, exprimée par les travaux préparatoires, de les intégrer postérieurement au barème du *malus* CO₂ ;

- d'autre part, la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) a préconisé (*proposition SD-C1.2*) :

- d'abaisser le seuil d'assujettissement de 138 à 123 g de CO₂ / km ;

- de durcir le tarif du barème, actuellement plafonné à 20 000 € pour les véhicules émettant plus de 212 g / km de CO₂, en l'augmentant de 736 € par gramme au-delà de 185 g / km ;

- d'introduire un *malus* en fonction du poids, égal à 10 € par kg, pour les véhicules de plus de 1 400 kg.

Remarque : La CCC est un comité de 150 personnes tirées au sort, constitué en 2019 à l'initiative du Gouvernement, en vue de proposer une série de mesures qui permettrait d'atteindre une baisse d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. La CCC a rendu un rapport en ce sens au cours du mois de juillet 2020.

7 – Réfactioins. – Pour la détermination des tarifs ci-dessus, les taux d'émission de CO₂ et la puissance fiscale sont notamment diminués de 20g par km ou d'un cheval, à raison de chaque enfant à charge au sens de l'article L. 521-1 du Code de la sécurité sociale, à compter du troisième enfant et pour un seul véhicule de cinq places assises et plus par foyer (CGI, art. 1012 ter, IV).

Remarque : Sont visés les enfants jusqu'à la fin de l'obligation scolaire et les enfants de moins de 21 ans dont la rémunération est inférieure au plafond fixé à l'article R. 512-2 du CSS.

8 – Exonérations. – Sont exonérés du *malus* CO₂ les véhicules accessibles en fauteuil roulant.

Sont également exonérés, dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire :

- les véhicules dont le propriétaire est titulaire :

- de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « invalidité » ;

- ou d'une carte d'invalidité militaire ;

- les véhicules dont le propriétaire assume la charge effective et permanente d'un enfant titulaire de l'une des cartes précédemment citées et relevant du même foyer fiscal ;

- les véhicules qui font l'objet d'une formule locative de longue durée, et dont le propriétaire remplit l'une des conditions précitées, à la date de la mise à disposition du véhicule (CGI, 1012 ter, V).

C. - La taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) (CGI, art. 1010)

9 – Personnes imposables. – Toute société ayant son siège social ou un établissement en France est susceptible d'être assujettie à la TVS, quel que soit l'impôt dont elle relève (impôt sur le revenu ou impôt sur les sociétés).

10 – Fait générateur. – Le fait générateur de la TVS est constitué :

- soit par l'utilisation d'un véhicule de tourisme en France, quel que soit par ailleurs l'État de son immatriculation ;

- soit par la possession d'un véhicule immatriculé en France.

11 – Véhicules imposables. – La TVS s'applique aux véhicules de catégorie M1 ou N1 et, à compter de la taxe due au titre de 2019, aux véhicules comprenant au moins 5 places assises et dont le code de carrosserie européen est « camions pick-up ».

12 – Assiette. – La TVS comprend :

- une composante CO₂, calculée à l'aide d'un barème variable selon la date de mise en circulation du véhicule ;

- et une composante relative aux émissions de polluants atmosphériques, variable à la fois selon l'année de première utilisation et selon le carburant.

13 – Tarif. – **Cas général.** – Trois barèmes sont prévus pour la composante CO₂ selon que les véhicules :

- relèvent du nouveau dispositif (V. CGI, art. 1010, I bis, a) ;

- ont fait l'objet d'une réception européenne, dont la première mise en circulation intervient à compter du 1^{er} juin 2004, qui ne relèvent pas du nouveau dispositif d'immatriculation et qui n'étaient pas possédés ou utilisés par la société avant le 1^{er} janvier 2006 (V. CGI, art. 1010, I bis, b) ;

- ne relèvent d'aucun des deux cas précités (V. CGI, art. 1010, I bis, c).

Pour la composante polluants atmosphériques de la TVS, le barème varie en fonction de la date de première mise en circulation du véhicule et du carburant utilisé (V. CGI, art. 1010, I bis, d).

14 – Cas particulier des véhicules pour lesquels une société procède au remboursement des frais kilométriques. – Pour les véhicules possédés ou pris en location par les salariés ou les dirigeants d'une société pour lesquelles cette dernière procède au remboursement des frais kilométriques, le montant de la taxe due est déterminé en appliquant, au montant calculé dans les conditions de droit commun, un coefficient qui varie suivant le nombre de kilomètres remboursés par la société (V. CGI, art. 1010-0A).

En outre, le montant de la taxe fait l'objet d'un abattement de 15 000 €.

15 – Liquidation. – La taxe est liquidée par trimestre, par application du tarif aux véhicules possédés par la société au premier jour du trimestre ou utilisés par celle-ci au cours de ce trimestre.

Le montant de la taxe due pour un trimestre et au titre d'un véhicule est égal au quart du tarif annuel.

16 – Exonérations. – Trois types de véhicules sont exonérés :

- les véhicules destinés exclusivement soit à la vente, soit à la location de courte durée ou qui sont pris en location de courte durée (moins de 30 jours consécutifs), soit à l'exécution d'un service de transport à la disposition du public, lorsque ces opérations correspondent à l'activité normale de la société propriétaire, soit à un usage agricole ;

- les véhicules accessibles en fauteuil roulant ;

- les véhicules utilisant certaines sources d'énergie :

- exonération temporaire des 2 composantes de la TVS 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, selon les cas, à 120 g de CO₂ / km (véhicules relevant de la norme WLTP) ou à 100 g de CO₂ / km (véhicules ayant fait l'objet d'une réception européenne, dont la mise en circulation est intervenue à compter du 1^{er} juin 2004, qui ne relèvent pas du nouveau dispositif et qui n'étaient pas possédés ou utilisés par la société avant le 1^{er} janvier 2006).

Cette exonération s'applique pendant une période de 12 trimestres.

Cette exonération est néanmoins définitive lorsque ces véhicules émettent selon les cas 50 (véhicules relevant de la norme WLTP) ou 60 g de CO₂ par km (autres véhicules) au plus ;