



STYLE

Coup de frein

La fiscalité des flottes automobiles se durcit en 2024 avec la suppression du bonus écologique sur les voitures de tourisme

PAR ROMAN SCOBELTZINE

Coup dur pour les entreprises. Le 13 février, les ministres Bruno Le Maire et Christophe Béchu ont annoncé, à la surprise générale, la suppression du bonus écologique aux personnes morales pour l'acquisition d'une voiture particulière électrique. Pour rappel, ce coup de pouce s'élevait à 3 000 euros pour un modèle neuf et à 1 000 euros pour un véhicule d'occasion l'an dernier. La raison invoquée par le ministère de la Transition écologique pour justifier cette décision : les prix des voitures électriques ont baissé et leur rentabilité à long terme serait désormais assurée. Aussitôt, l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere-France) a déploré « une évolution qui prive les entreprises d'un soutien financier essentiel pour mettre en œuvre la transition de leur flotte mais aussi pour réaliser les autres investissements nécessaires dans les infrastructures de recharge ». Qu'importe, pour Bercy, qui prévoit de baisser les dépenses publiques de 10 milliards cette année, il s'agit de réaffecter le 1,5 milliard d'euros alloué au verdissement des véhicules aux ménages les plus modestes. Lesquels bénéficient toujours d'une aide maximale de 7 000 euros en 2024 pour l'achat d'une voiture électrique, à condition que leur revenu fiscal par part reste inférieur ou égal à 15 400 euros. Au-delà, le montant baisse à 4 000 euros.

Pour les véhicules utilitaires légers (VUL) électriques, camionnettes ou

fourgons, la situation reste plus favorable avec un bonus maintenu à 3 000 euros pour les professionnels, quoique réduit de 1 000 euros par rapport à l'année dernière. Les deux-roues et les trois-roues électriques de plus de 3 kW bénéficient également de 900 euros d'aide (100 euros en dessous de 3 kW). Dans tous les cas, le mode de calcul du bonus change. Celui-ci n'est plus basé uniquement sur les émissions de CO₂ à l'échappement. Il prend désormais en compte les conditions de production et d'acheminement des véhicules. Le constructeur doit désormais justifier d'un score environnemental, mis au point par l'Ademe. Cette note est calculée en fonction des émissions de CO₂ générées par les matériaux employés pour la fabrication (acier, aluminium), l'énergie utilisée lors de l'assemblage, la batterie du véhicule et, enfin, le transport depuis le lieu de production jusqu'à la France. À noter qu'une liste des véhicules éligibles au bonus écologique est disponible sur une plateforme dédiée et régulièrement mise à jour : score-environnemental-bonus.ademe.fr.

Malus record. Côté malus (CO₂ et poids), le couperet tombe de plus en plus tôt pour les véhicules thermiques ou hybrides. Avec des seuils de déclenchement abaissés de -5 g/km pour le CO₂. Depuis le 1^{er} janvier, un véhicule neuf émettant 118 g/km

coûte 50 euros. Et il faut déboursier 1 074 euros pour un modèle dépassant 141 g/km. À partir de 176 g/km, l'amende explose avec un montant qui double sur un an (15 736 euros contre 7 851 en 2023). Cerise ■■■ sur le gâteau, le plafond est porté à 60 000 euros pour les modèles affichant plus de 194 g/km, alors qu'il était plafonné à 50 000 euros en 2023 (ou 50 % du prix du véhicule neuf). Seule maigre consolation, un abattement de 20 grammes par enfant est prévu pour les familles.

La fin des exonérations. Quant au malus au poids (taxe sur la masse en ordre de marche), les critères se durcissent également pour les véhicules thermiques et hybrides. Faisant écho à la récente votation parisienne contre les SUV, le curseur passe à 1,6 t, contre 1,8 t en 2023. Avec un barème progressif comportant cinq tranches tarifaires, entre 10 et 30 euros par kilo dépassé. À noter que, dès le 1^{er} janvier 2025, le malus au poids frappera aussi les véhicules hybrides rechargeables, même si leur autonomie électrique est supérieure à 50 kilomètres. Ces derniers bénéficieront toutefois d'un abattement de 200 kilos, dans la limite de 15 % de leur propre masse, pour tenir compte du poids de la batterie. D'autres abattements sont prévus pour les hybrides simples (-100 kilos) et pour les véhicules d'au moins huit places (-500 kilos).





Autre évolution fiscale importante pour les entreprises, la taxe annuelle sur les véhicules de société (TVS) est remplacée cette année par deux nouvelles taxes : une sur les émissions de polluants atmosphériques, l'autre sur les émissions de CO₂. La première vise les modèles les plus anciens. L'objectif est d'accélérer le renouvellement des flottes avec des véhicules électriques à batterie ou hydrogène. Ces derniers bénéficient d'un tarif nul, tandis que les véhicules répondant aux normes Euro 5 et 6 coûtent 100 euros par an. Comptez 500 euros pour les voitures immatriculées avant 2011, soit Euro 4 ou moins.

Quant à la taxe sur les émissions de CO₂ (ex-TVS), elle se déclenche à partir de 15 g/km, soit 5 g/km de moins qu'en 2023. Un modèle émettant 112 g/km de CO₂ coûte ainsi 221 euros à l'entreprise cette année, contre 179 euros en 2023. Et comme le gouvernement a prévu de baisser progressivement ce seuil jusqu'à zéro en 2027, cet impôt va mécaniquement augmenter pour tous les véhicules concernés. Seuls les hybrides rechargeables émettant moins de 60 g/km de CO₂ et les modèles FlexFuel (essence/éthanol ou essence/GPL) sont exonérés, mais plus pour longtemps. Au 1^{er} janvier 2025, cet avantage disparaîtra pour toutes les catégories de véhicules. Les modèles carburant au superéthanol (E85) conserveront toutefois un abattement de 40 % sur leurs émissions de CO₂ (à condition de ne pas dépasser 250 g/km). Signalons au passage la fin d'une autre exonération, celle de la taxe régionale (carte grise) dont bénéficiaient jusqu'ici les véhicules verts (électriques, hybrides rechargeables, FlexFuel) dans la plupart des départements. Elle reste toutefois maintenue à 100 % en Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur et à 50 % dans les Hauts-de-France. « On se dirige clairement vers la fin des aides de l'État pour les véhicules les plus vertueux en entreprises, et cela aura un impact non

négligeable sur le marché, prévient Raynald Thevenet, directeur général du distributeur multimarque AutoJM. *Des artisans-commerçants aux multinationales en passant par les TPE-PME, les sociétés devront donc supporter seules le surcoût lié à l'électrification de leurs véhicules, dans un contexte réglementaire de plus en plus strict.* » L'aide à la transition, en tout cas, n'aura pas duré longtemps ■

DES AIDES EN SUS

Cette année, les entreprises peuvent encore compter sur la prime à la conversion pour l'acquisition de voitures de tourisme ou de véhicules utilitaires. Diminuée de 1 000 €, elle est désormais conditionnée au score environnemental du véhicule neuf acheté, comme pour le bonus écologique. La liste des véhicules éligibles à cette prime est d'ailleurs la même que celle du bonus. Comptez 1 500 € pour l'achat d'une voiture électrique et entre 4 000 et 8 000 € pour un utilitaire électrique en fonction de sa catégorie ou de son poids. À cela peuvent s'ajouter d'autres aides financières, comme la surprime ZFE-m, qui permet de bénéficier de 1 000 € si l'entreprise est située dans une zone à faible émission. Ou les aides locales, qui peuvent atteindre jusqu'à 2 000 € par véhicule selon la région et le département.

Deux nouvelles taxes : une sur les émissions de polluants atmosphériques, l'autre sur les émissions de CO₂.



KIA/SP

Les modèles de la gamme d'utilitaires électriques nouvelle génération PBV de Kia.
La taxe sur les polluants atmosphériques a pour but d'accélérer le renouvellement des flottes.





Le bonus, déjà basé sur les émissions de CO₂, prend désormais en compte les conditions de production et d'acheminement du véhicule.

Le SUV électrique Skoda Enyaq SportLine IV. L'exonération carte grise pour les véhicules verts prend fin dans la plupart des départements.

