backliz

Chaque véhicule fait son come-back !

# GUIDE DE LA FISCALITÉ 2025

# INTRODUCTION

## 2025, une année décisive pour la fiscalité automobile des entreprises

L'année 2025 marque un tournant majeur pour la fiscalité automobile des entreprises. Avec l'évolution des dispositifs fiscaux liés aux véhicules de société, l'intensification des mesures en faveur de la transition écologique et les nouvelles obligations en matière d'émissions de $CO_2$, les gestionnaires de flotte et les chefs d'entreprise doivent adapter leur stratégie pour optimiser leurs coûts et leur conformité réglementaire.

Entre la refonte du malus sur les véhicules les plus polluants, les évolutions du barème des amortissements et des déductions fiscales, ou encore l'impact des nouvelles règles européennes, il devient crucial de comprendre et d'anticiper ces changements. Ce guide a pour objectif d'apporter une vision claire et opérationnelle de la fiscalité automobile en 2025, en décryptant les principales mesures et leurs implications pour les entreprises.

Que vous soyez une PME, une grande entreprise ou un gestionnaire de flotte, vous trouverez ici toutes les clés pour optimiser la gestion de votre parc automobile et prendre les bonnes décisions fiscales dans un contexte en pleine mutation.

# SOMMAIRE


1. Le malus écologique (page 3, 4)
2. Le malus au poids (Page 5, 6)
3. Taxes TAVT (Page 7, 8, 9)
4. Les amortissements non déductibles (Page 10, 11)
5. La TVA sur le carburant (Page 12)
6. Les avantages en nature (Page 13, 14)
7. Le certificat d'immatriculation (Page 15)
8. Législation environnementale (Page 16, 17)

# 1. Le malus écologique

Le **malus écologique**, également connu sous le nom de **malus $CO_2$**, est une taxe appliquée lors de la **première immatriculation** d'un véhicule de tourisme. Son objectif est d'encourager l'achat de véhicules moins polluants en pénalisant ceux dont les émissions de $CO_2$ sont élevées. Ce malus est réglé au moment de l'émission du **certificat d'immatriculation**, en fonction du **barème en vigueur** à cette date.

## LES CHANGEMENTS

### Évolution du malus $CO_2$ au 1er mars 2025

| Éléments | 2024 | 2025 |
|---|---|---|
| Seuil de déclenchement du malus | 118 g/km de $CO_2$ | 113 g/km de $CO_2$ |
| Plafond du malus | 60 000 € | 70 000 € (pour les véhicules émettant plus de 192 g/km de $CO_2$) |
| Proportion maximale du malus par rapport au prix du véhicule | 50 % du prix du véhicule (limité au plafond) | 50 % du prix du véhicule (limité à 70 000 €) |

### Abattements pour les véhicules à usage spécifique (personnes morales avec au moins 8 places assises)

| Année | Abattement sur les émissions de $CO_2$ |
|---|---|
| 2025 | 85 g/km |
| 2026 | 90 g/km |
| 2027 | 95 g/km |

# 1. Grille du malus écologique

| CO2(en g/Km) | Tarif | CO2(en g/Km) | Tarif | CO2(en g/Km | Tarif |
|---|---|---|---|---|---|
| < 113 | 0 € | 139 | 1386 € | 166 | 9 681 € |
| 113 | 50 € | 140 | 1 504 € | 167 | 10 692 € |
| 114 | 75 € | 141 | 1 629 € | 168 | 11 803 € |
| 115 | 100 € | 142 | 1 761 € | 169 | 13 014 € |
| 116 | 125 € | 143 | 1 901 € | 170 | 14 325 € |
| 117 | 150 € | 144 | 2 049 € | 171 | 15 736 € |
| 118 | 170 € | 145 | 2 205 € | 172 | 17 247 € |
| 119 | 190 € | 146 | 2 370 € | 173 | 18 858 € |
| 120 | 210 € | 147 | 2 544 € | 174 | 20 569 € |
| 121 | 230 € | 148 | 2 726 € | 175 | 22 380 € |
| 122 | 240 € | 149 | 2 918 € | 176 | 24 291 € |
| 123 | 260 € | 150 | 3 119 € | 177 | 26 302 € |
| 124 | 280 € | 151 | 3 331 € | 178 | 28 413 € |
| 125 | 310 € | 152 | 3 552 € | 179 | 30 624 € |
| 126 | 330 € | 153 | 3 784 € | 180 | 32 935 € |
| 127 | 360 € | 154 | 4 026 € | 181 | 35 346 € |
| 128 | 400 € | 155 | 4 279 € | 182 | 37 857 € |
| 129 | 450 € | 156 | 4 543 € | 183 | 40 468 € |
| 130 | 540 € | 157 | 4 818 € | 184 | 43 179 € |
| 131 | 650 € | 158 | 5 105 € | 185 | 45 990 € |
| 132 | 740 € | 159 | 5 404 € | 186 | 48 901 € |
| 133 | 818 € | 160 | 5 715 € | 187 | 51 912 € |
| 134 | 898 € | 161 | 6 126 € | 188 | 55 023 € |
| 135 | 983 € | 162 | 6 637 € | 189 | 58 134 € |
| 136 | 1 074 € | 163 | 7 248 € | 190 | 61 245 € |
| 137 | 1 172 € | 164 | 7 959 € | 191 | 64 356 € |
| 138 | 1 276 € | 165 | 8 770 € | 192 | 67 467 € |
| | | | | > 192 | 70 000 € |

# 2. Le malus au poids

Le **malus au poids** est une taxe applicable aux **véhicules de tourisme (M1)** dont le poids dépasse un certain seuil. Calculée en fonction des **kilogrammes excédentaires**, elle suit un **barème progressif** et doit être acquittée lors de la **première immatriculation** en France.

Son objectif est d'inciter à l'achat de **véhicules plus légers et plus respectueux de l'environnement**.

## LA RÈGLE

- Seuil applicable en 2025 : **1 600 kg**
- Uniquement le poids excédant ce seuil est pris en compte dans le calcul.

### Barème du malus au poids (2025)

| Fraction du poids excédentaire (kg) | Tarif marginal (€ par kg) |
|---|---|
| Jusqu'à 1 599 kg | 0 € |
| De 1 600 à 1 799 kg | 10 € |
| De 1 800 à 1 899 kg | 15 € |
| De 1 900 à 1 999 kg | 20 € |
| De 2 000 à 2 099 kg | 25 € |
| À partir de 2 100 kg | 30 € |

## EXONÉRATIONS

| Type de véhicule | Exonération / Abattement | Conditions |
|---|---|---|
| **Véhicules à hydrogène** | **Exonération totale** | Aucune limite de masse |
| **Véhicules électriques (jusqu'au 30 juin 2026)** | **Exonération totale** | Applicable jusqu'à cette date |
| **Véhicules électriques (à partir du 1er juillet 2026)** | **Abattement de 600 kg** | La masse excédentaire après abattement est taxée |
| **Véhicules de transport collectif (M2)** | **Exonération totale** | Véhicules de plus de 8 places assises (hors siège conducteur) |
| **Véhicules de catégorie M1 (jusqu'à 8 places assises)** | **Abattement de 500 kg** | La masse excédentaire après abattement est taxée |

# 2. Le malus au poids

## POUR LES VÉHICULES HYBRIDES ?

| Type de véhicule hybride | Abattement applicable | Conditions | Soumis au malus ? |
|---|---|---|---|
| **Hybrides rechargeables (> 50 km d'autonomie électrique)** | 200 kg (dans la limite de 15 % de la masse totale) | Appliqué avant le calcul du malus | Oui, si le poids après abattement dépasse 1 600 kg |
| **Exemple : véhicule de 1 800 kg** | Réduction de 200 kg → poids retenu = 1 600 kg | Ne dépasse pas le seuil de 1 600 kg | ✅ Exonéré de malus |
| **Autres hybrides (non rechargeables et rechargeables ≤ 50 km d'autonomie)** | 100 kg | Appliqué avant le calcul du malus | Oui, si le poids après abattement dépasse 1 600 kg |

IMPORTANT

la nouvelle loi de finances prévoit **un durcissement du malus au poids à partir de 2026** : le seuil passerait à **1.500kg** contre 1.600 kg cette année.

### Exemple de calcul du malus au poids 2025
### Véhicule concerné

- **Type** : Véhicule de tourisme
- **Masse en ordre de marche : 1 950 kg**
- **Seuil d'application du malus : 1 600 kg**
- **Poids excédentaire : 1 950 kg - 1 600 kg = 350 kg**

| Fraction du poids excédentaire (kg) | Tarif marginal (€ par kg) | Montant |
|---|---|---|
| De **1 600 à 1 799 kg** (200 kg) | **10 €** | **200 × 10 € = 2 000 €** |
| De **1 800 à 1 899 kg** (100 kg) | **15 €** | **100 × 15 € = 1 500 €** |
| De **1 900 à 1 950 kg** (50 kg) | **20 €** | **50 × 20 € = 1 000 €** |

### Montant total du malus au poids

**2 000 € + 1 500 € + 1 000 € = 4 500 €**

Le **malus au poids** peut être cumulé avec le **malus écologique**. Toutefois, le total de ces deux taxes ne pourra pas excéder le **plafond du malus écologique**, fixé à **70 000 €**.

# 3. Taxes (ex-TVS)

Jusqu'au **1er janvier 2022**, la **Taxe sur les Véhicules de Société (TVS)** était une taxe annuelle imposée à toutes les sociétés possédant ou utilisant des **voitures particulières** circulant en France, indépendamment du pays d'immatriculation des véhicules.
Depuis **2022**, la **TVS a été supprimée** et remplacée par **deux taxes distinctes**, obligatoires pour les entreprises utilisant des **véhicules de tourisme (M1) à des fins économiques** :

- **La taxe sur les émissions de polluants atmosphériques**
- **La taxe annuelle sur les émissions de $CO_2$**

## Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques

L'objectif est d'encourager les entreprises à utiliser des véhicules moins polluants en s'appuyant sur le système de vignettes Crit'Air

### Barème de la taxe selon la catégorie d'émissions

| Catégorie Crit'Air | Type de véhicule | Tarif annuel (€) |
|---|---|---|
| **E** | Véhicules électriques ou à hydrogène | **0 €** |
| **1** | Véhicules essence Euro 5 ou 6 | **100 €** |
| **Véhicules les plus polluants** | Diesel ou non classés Crit'Air | **500 €** |

### Champ d'application et exonérations

| Véhicules concernés | Assujettissement à la taxe |
|---|---|
| Tous les **véhicules de tourisme (M1)** utilisés par une entreprise à des fins économiques | ❌ Oui, soumis à la taxe |
| Véhicules accessibles en **fauteuil roulant** | ✅ Exonérés |

### Modalités de calcul et exemptions

| Règle de calcul | Détail |
|---|---|
| **Prorata du nombre de jours de détention** | La taxe est calculée selon la formule : **(Nombre de jours de détention / 365) × Tarif annuel** |
| **Exonération pour usage temporaire** | La taxe ne s'applique pas si le véhicule est utilisé **moins de 30 jours** dans l'année |

# 3. Taxes (ex-TVS)

## La taxe annuelle sur les émissions de CO2

La **taxe annuelle sur les émissions de $CO_2$** est déterminée en fonction du **taux d'émission de $CO_2$** du véhicule, selon le **barème applicable** (voir ci-après). Elle est calculée **au prorata du nombre de jours de détention ou de location consécutifs** au cours de la période fiscale.

Cette taxe ne s'applique pas si le véhicule est utilisé **moins de 30 jours** sur l'année. De plus, le **barème appliqué varie** en fonction de la **norme d'émission (NEDC ou WLTP)**, la **date d'immatriculation** du véhicule servant de référence.

## LE CALCUL

Il convient de **multiplier chaque fraction d'émission de $CO_2$ par son tarif marginal** et d'additionner les résultats pour obtenir le montant total de la taxe. Cette règle s'applique aussi bien aux normes **WLTP** qu'**NEDC**, bien que les **barèmes diffèrent** entre les deux.

Dans les deux cas, le **montant final est ajusté en fonction du nombre de jours d'utilisation du véhicule sur l'année**, en appliquant un **prorata**.

## Barème WLTP - Véhicules immatriculés depuis le 1er mars 2020

| Fraction des émissions de $CO_2$ (g/km) | Tarif marginal (€ par g supplémentaire) |
|---|---|
| Jusqu'à 9 g/km | **0 €** |
| De 10 à 50 g/km | **1 €** |
| De 51 à 58 g/km | **2 €** |
| De 59 à 90 g/km | **3 €** |
| De 91 à 110 g/km | **4 €** |
| De 111 à 130 g/km | **10 €** |
| De 131 à 150 g/km | **50 €** |
| De 151 à 170 g/km | **60 €** |
| À partir de 171 g/km | **65 €** |

### Exemple de calcul du malus $CO_2$ selon le barème WLTP

Prenons l'exemple d'un **véhicule immatriculé après le 1er mars 2020**, affichant des **émissions de $CO_2$ de 120 g/km**.

Le montant total du malus $CO_2$ pour ce véhicule est donc de **40 € + 16 € + 96 € + 80 € + 100 € = 332 €**.
Si le véhicule est utilisé moins d'un an, le montant de la taxe est ajusté **au prorata du nombre de jours de détention**.

# 3. Taxes (ex-TVS)

## Barème NEDC - Véhicules immatriculés avant le 1er mars 2020

| Fraction des émissions de $CO_2$ (g/km) | Tarif marginal (€ par g supplémentaire) |
|---|---|
| Jusqu'à 7 g/km | **0 €** |
| De 8 à 41 g/km | **1 €** |
| De 42 à 48 g/km | **2 €** |
| De 49 à 74 g/km | **3 €** |
| De 75 à 91 g/km | **4 €** |
| De 92 à 107 g/km | **10 €** |
| De 108 à 124 g/km | **50 €** |
| De 125 à 140 g/km | **60 €** |
| À partir de 141 g/km | **65 €** |

### Exemple de calcul du malus $CO_2$ selon le barème NEDC

Prenons l'exemple d'un **véhicule immatriculé avant le 1er mars 2020**, affichant des **émissions de $CO_2$ de 120 g/km**.

Le montant total du malus $CO_2$ pour ce véhicule est donc de **33 € + 14 € + 78 € + 68 € + 160 € + 650 € = 1 003 €**.

Si le véhicule est utilisé moins d'un an, le montant de la taxe est ajusté **au prorata du nombre de jours de détention**.

## LES CAS D'ÉXONÉRATION

Étant donné leur **absence d'émissions de $CO_2$**, les **véhicules électriques et à hydrogène** sont entièrement **exonérés** de cette taxe.

Par ailleurs, des **abattements spécifiques** s'appliquent aux véhicules fonctionnant avec du **superéthanol E85** :

- **Réduction de 40 % des émissions de $CO_2$** prises en compte, sauf si celles-ci dépassent **250 g/km**.
- **Réduction de 2 chevaux fiscaux** pour le calcul de la puissance administrative, sauf si cette dernière est supérieure à **12 CV**.

À partir du **1er janvier 2025**, les **véhicules hybrides et hybrides rechargeables** ne bénéficient plus **d'exonération** sur la **taxe annuelle des émissions de $CO_2$**.

# 4. Amortissements non-déductibles

## Amortissement des véhicules en entreprise

L'**amortissement** d'un bien correspond à la constatation progressive de la **perte de valeur liée à l'usure**.
Les entreprises doivent ainsi **amortir au bilan** les **véhicules qu'elles possèdent**.
En revanche, ce principe **ne s'applique pas aux véhicules en Location Longue Durée (LLD)**, où les **loyers constituent une charge** directement déductible du **bénéfice imposable**.

## Déduction fiscale et plafonds d'amortissement

L'administration fiscale autorise les entreprises à **déduire leurs charges**, mais avec certaines restrictions pour les **véhicules particuliers (VP)** :
• Aucun plafond de déduction pour les **véhicules utilitaires (VU)**.
• Pour les **véhicules particuliers (VP)**, un **plafond d'amortissement** est appliqué sur le **prix de revient du véhicule**.

Ce plafond permet de déterminer la **partie excédentaire de l'amortissement**, qui doit être **réintégrée au résultat fiscal de l'entreprise**.

## Plafonds d'amortissement en vigueur

Depuis le **1er janvier 2021**, les plafonds d'amortissement varient en fonction :

• **Du taux d'émission de $CO_2$ du véhicule**
• **De la norme d'émission applicable (NEDC ou WLTP) au moment de son immatriculation**

### Plafonds d'amortissement non déductibles en fonction des émissions de $CO_2$

| Émissions de $CO_2$ (g/km) | 2020 NEDC (€ TTC) | 2021 NEDC (€ TTC) | 2020 WLTP (€ TTC) | 2021 WLTP (€ TTC) | 2025 WLTP (€ TTC) |
|---|---|---|---|---|---|
| **< 20 g** | 30 000 € | 30 000 € | 30 000 € | 30 000 € | 30 000 € |
| **20 ≤ g < 50** | 20 300 € | 20 300 € | 20 300 € | 20 300 € | 20 300 € |
| **50 ≤ g < 60** | 20 300 € | 20 300 € | 18 300 € | 18 300 € | 18 300 € |
| **60 ≤ g < 130** | 18 300 € | 18 300 € | 18 300 € | 18 300 € | 18 300 € |
| **130 ≤ g < 135** | 18 300 € | 9 900 € | 18 300 € | 18 300 € | 18 300 € |
| **135 ≤ g < 160** | 9 900 € | 9 900 € | 18 300 € | 18 300 € | 18 300 € |
| **160 ≤ g < 165** | 9 900 € | 9 900 € | 18 300 € | 9 900 € | 9 900 € |
| **≥ 165 g** | 9 900 € | 9 900 € | 9 900 € | 9 900 € | 9 900 € |

### Formule de calcul

Prix remisé du véhicule TTC –Plafond –Prix batterie (le cas échéant) / Durée d'amortissement

# 4. Amortissements non-déductibles

## Exemple de calcul de l'amortissement non déductible (AND)

**Véhicule concerné :**

- **Type** : Véhicule particulier
- **Taux d'émission de $CO_2$ : 140 g/km**
- **Prix d'achat remisé : 35 000 € TTC**
- **Date de livraison : Après le 01/03/2020**
- **Durée d'amortissement : 5 ans**
- **Plafond d'amortissement applicable (WLTP 2025) : 18 300 €**

**Calcul de l'amortissement non déductible (AND) annuel :**
**(35 000 € - 18 300 €) ÷ 5 = 3 340 €**
**Montant de l'AND annuel : 3 340 €** à réintégrer fiscalement chaque année.

## Réintégration de l'AND en cas de livraison en cours d'année

| Situation | Règle d'application |
|---|---|
| **Véhicule livré en cours d'année** | La réintégration de l'Amortissement Non Déductible (AND) est calculée **au prorata temporis** |
| **Méthode de calcul du prorata** | Calcul basé **en jours**, avec :<br>📌 **1 an = 360 jours**<br>📌 **1 mois = 30 jours** |
| **Exemple** | Si le véhicule est livré le **1er avril 2023**, seule **9/12e** de l'AND annuel est réintégrée |
| **Formule** | (Nombre de jours d'utilisation / 360) × AND annuel |
| **Application** | **(9 × 30) / 360 × 2 340 € = 1 755 €** |

## Prise en compte des batteries dans les amortissements

| Élément | Détail |
|---|---|
| **Véhicules concernés** | Tous les **véhicules hybrides** (rechargeables, non rechargeables, mild-hybrides) et **électriques** |
| **Condition** | Le **prix de la batterie** doit être **distinctement indiqué sur la facture d'achat** |
| **Avantage fiscal** | Le **coût de la batterie** peut être **déduit du prix d'achat du véhicule** pour le calcul des **amortissements non déductibles** |

# 5. TVA sur carburant

## Déduction de la TVA sur le carburant

| Type de véhicule | Taux de déduction de la TVA | Carburants concernés |
|---|---|---|
| **Véhicules de tourisme (VP) utilisés à titre professionnel** | **80 %** | Essence, gazole |
| **Véhicules utilitaires (VU)** | **100 %** | Essence, gazole |
| **Véhicules 100 % électriques** | **100 %** | **Uniquement pour l'électricité utilisée comme énergie de recharge** |
| **Autres carburants (hydrogène, GPL, GNV)** | **100 %** | Tous types de véhicules éligibles |

**REMARQUE**

La TVA sur le carburant représente une **source de revenus indirecte majeure** pour l'administration fiscale, mais les entreprises qui y sont assujetties peuvent la **récupérer** selon les taux indiqués ci-dessus.

# 6. Les avantages en nature

Les **avantages en nature (AEN)** correspondent aux **biens ou services fournis gratuitement ou à prix réduit par un employeur** à ses salariés, en complément de leur rémunération. Ils sont soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu.

Lorsqu'un **véhicule de fonction** est mis à disposition d'un salarié, il est considéré comme un **avantage en nature taxable** (hors usage 100% professionnel, sauf trajet domicile-travail le cas échéant)

## Nouveaux Barèmes Fiscaux des Véhicules de Fonction (2025)

### Véhicules thermiques et hybrides : Fiscalité alourdie

| Mode d'acquisition | Ancien taux | Nouveau taux (2025) | Condition spécifique |
|---|---|---|---|
| **Forfait location** | 30 % | **50 %** | Calculé sur le coût global annuel de location |
| **Forfait location avec carburant pris en charge** | 40 % | **67 %** | L'employeur prend en charge le carburant |
| **Forfait achat** | 9 % | **15 %** | Calculé sur le prix d'achat |
| **Forfait achat avec carburant pris en charge** | 12 % | **20 %** | L'employeur prend en charge le carburant |
| **Forfait achat pour véhicule de plus de 5 ans** | 6 % | **10 %** | Calculé sur le prix d'achat |

### Véhicules électriques : Incitation fiscale maintenue

| Mesure | Ancien dispositif | Nouveau dispositif (2025) | Condition spécifique |
|---|---|---|---|
| **Abattement fiscal sur l'AEN** | 50 % | **70 %** | Réduction de l'avantage en nature imposable |
| **Plafonnement de l'abattement** | 2 000,30 €/an | **4 582 €/an** | Montant maximal déductible |
| **Critère d'éligibilité** | Tous VE | Certification éco-score de l'Ademe requise | Applicable uniquement aux véhicules certifiés |

### Date d'application et rétroactivité

| Date de publication | Application des nouvelles règles | Impact sur les flottes existantes |
|---|---|---|
| 25 février 2025 | **Rétroactivité au 1er février 2025** | S'applique aux nouveaux véhicules intégrés ou affectés après cette date |
| **Avant le 1er février 2025** | **Ancien régime fiscal maintenu** | Les véhicules déjà en circulation ne sont pas concernés par la réforme |

# 6. Les avantages en nature

## Impact de la Réforme sur les Entreprises et les Salariés

| Catégorie | Conséquences financières |
|---|---|
| **Pour les entreprises** | 📌 **Augmentation des charges sociales** pour les véhicules thermiques et hybrides.<br>📌 **Réduction des coûts** pour les véhicules électriques, incitant les entreprises à électrifier leurs flottes. |
| **Pour les salariés** | 📌 **Hausse du revenu imposable** pour ceux bénéficiant d'un véhicule thermique ou hybride.<br>📌 **Maintien d'un avantage fiscal important** pour les utilisateurs de véhicules électriques. |

## Mesures Complémentaires : Bornes de Recharge et Fiscalité

### Bornes de recharge sur le lieu de travail

- Non considérées comme un avantage en nature taxable jusqu'à **fin 2027**.

### Bornes installées au domicile des salariés

- Exonération de cotisations sociales jusqu'à **1 043,50 euros**.
- **1 565,20 euros** pour une borne installée sur un véhicule de plus de cinq ans.

Cette incitation fiscale vise à faciliter l'installation de bornes et à accélérer la transition vers une **mobilité plus verte**.

# 7. Le certificat d'immatriculation

## Calcul du prix du certificat d'immatriculation

| Taxe / Redevance | Description | Montant / Mode de calcul |
|---|---|---|
| **Taxe régionale** | Fixée par le Conseil régional | Plafond de **60 € par cheval fiscal**<br>**Calcul** : Tarif du cheval fiscal × puissance fiscale |
| **Taxe professionnelle** | Appliquée aux véhicules utilitaires détenus par des professionnels | Variable selon le véhicule et la réglementation en vigueur |
| **Taxe sur les véhicules polluants (malus écologique)** | Appliquée uniquement aux véhicules de tourisme | Selon le barème $CO_2$ en vigueur |
| **Taxe de gestion** | Frais administratifs | **Montant fixe de 11 €** |
| **Redevance d'acheminement** | Frais d'envoi du certificat d'immatriculation | **Montant fixe de 2,76 €** |

## Évolution des exonérations sur la taxe régionale

Jusqu'en **2023**, il était possible de bénéficier d'**exonérations partielles ou totales** sur la **taxe régionale** pour les véhicules dits propres :

- **Exonération totale** pour les **voitures électriques et à hydrogène**.
- **Exonération partielle** pour les **véhicules hybrides, fonctionnant à l'éthanol ou au GPL**.

Cependant, la réglementation a évolué, et plusieurs régions, dont **Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Hauts-de-France et Île-de-France**, ont supprimé ces avantages.

**À noter** : Cette suppression pourrait être **étendue à toutes les régions** dans les prochains mois.

**Seules les voitures 100 % électriques ou à hydrogène** continuent de bénéficier d'une **exonération totale de la taxe régionale** dans la plupart des territoires.

# 8. Législation environnementale

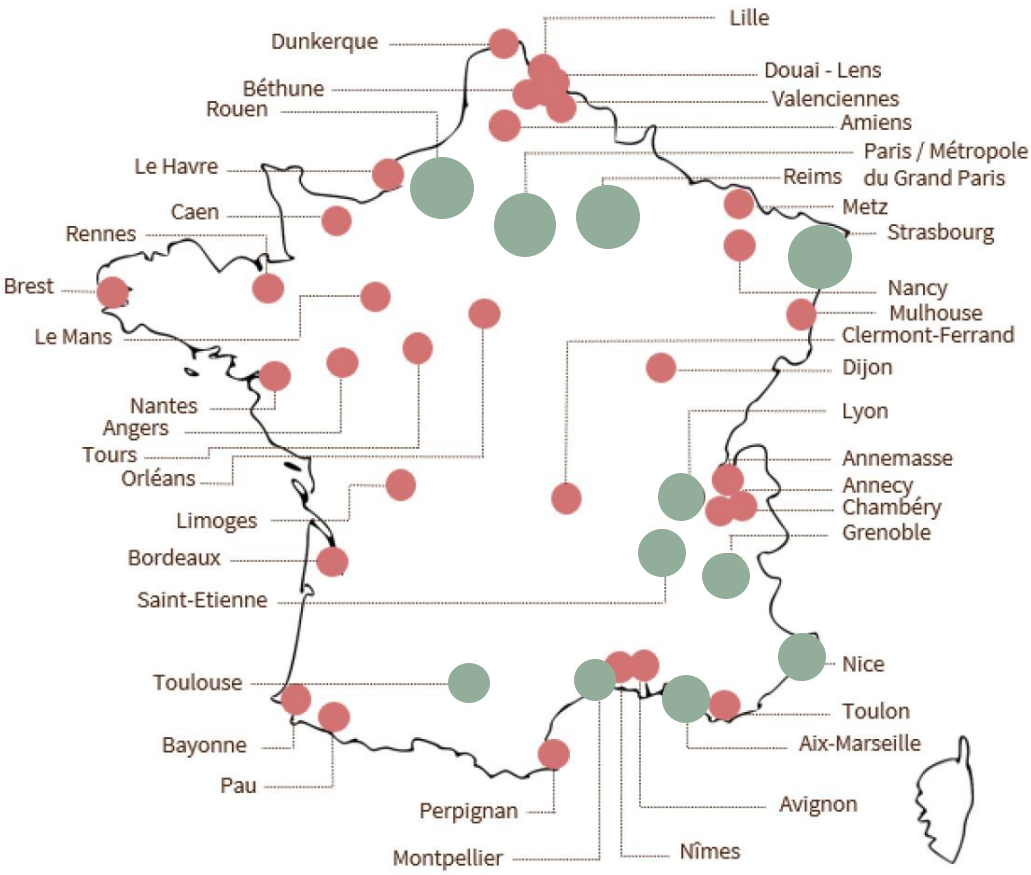
## ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

| Période | Agglomérations concernées | Statut |
|---|---|---|
| **Avant 2025** | Paris, Lyon, Grenoble, Toulouse, Marseille, Nice, Montpellier, Strasbourg, Rouen, Reims, Saint-Étienne | **11 ZFE existantes** |
| **Depuis le 1er janvier 2025** | Toutes les agglomérations de plus de **150 000 habitants** | **42 ZFE supplémentaires mises en place** |

**Contexte légal** : Cette extension des ZFE découle de la **loi Climat et Résilience**, rendant obligatoire la mise en place de ces zones dans les **grandes agglomérations** à partir de **2025**.

ZFE déjà en place

ZFE à venir



# LA LOI LOM

## Obligations de verdissement des flottes selon la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Entrée en vigueur en **2019**, la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** impose aux entreprises de **verdir progressivement leurs flottes** en intégrant des **véhicules à faibles émissions** lors des renouvellements, selon un **planning progressif** :

- **À partir du 1er janvier 2024** : **20 %** des véhicules renouvelés doivent être à faibles émissions.
- **À partir du 1er janvier 2027** : **40 %** des véhicules renouvelés doivent être à faibles émissions.
- **À partir du 1er janvier 2030** : **70 %** des véhicules renouvelés doivent être à faibles émissions.

## Entreprises concernées

Les obligations s'appliquent aux entreprises ayant :

- **Plus de 50 salariés**
- **Une flotte de plus de 100 véhicules légers**

## Sanctions pour non-respect des quotas de véhicules à faibles émissions de CO2 (Véhicules rejetant au maximum 50 g / km)

| Année | Montant de l'amende par véhicule manquant |
|---|---|
| 2025 | 2 000 € |
| 2026 | 4 000 € |
| 2027 | 5 000 € |

## Impact financier en cas d'inaction

| Année | Manque de véhicules à faibles émissions | Montant des amendes |
|---|---|---|
| 2025 | **10 %** (ex. 10 véhicules manquants sur 100) | **20 000 €** |
| 2027 | **30 %** (ex. 30 véhicules manquants sur 100) | **150 000 €** |
| 2030 | **60 %** (ex. 60 véhicules manquants sur 100) | **300 000 €** |

**Ne tardez pas à adapter votre flotte !** Contactez un **expert en mobilité** pour identifier les solutions les plus adaptées à votre entreprise.

# CONCLUSION

L'année 2025 marque un **tournant décisif** pour la fiscalité automobile des entreprises. Entre **nouvelles obligations de verdissement**, **ajustements fiscaux** et **sanctions renforcées**, les professionnels doivent plus que jamais **anticiper et optimiser la gestion de leur flotte** pour limiter les coûts et assurer leur conformité.

Face à ces changements, **se faire accompagner par un expert local** est essentiel pour adapter sa stratégie de mobilité et prendre les meilleures décisions en matière d'**optimisation fiscale, de choix de financement et de transition énergétique**.

**Plus que jamais, BACKLIZ est aux côtés des professionnels pour les aider à faire les bons choix dans leur mobilité.** Nos experts vous accompagnent dans l'**analyse de votre flotte**, le **choix des véhicules adaptés aux nouvelles réglementations** et la **mise en place de solutions optimisées pour votre entreprise**.

**Ne subissez pas ces évolutions, transformez-les en opportunité !**

**Ensemble, construisons votre mobilité de demain !**