

ACTUALITÉS

Régime fiscal des véhicules

21/06/10

L'évolution de la législation communautaire permet désormais de faire échapper certains véhicules d'entreprise aux coûts fiscaux réservés aux voitures particulières.

Les véhicules de sociétés sont soumis à un régime fiscal différent selon qu'ils sont classés comme des voitures particulières ou comme des véhicules utilitaires. Les voitures particulières supportent des coûts fiscaux supplémentaires : plafonnement de l'amortissement, taxe sur les véhicules de sociétés, taxe additionnelle à la taxe sur les cartes grises (ou malus).

Une évolution de la législation communautaire laisse penser que certains véhicules pouvant transporter jusqu'à 6 personnes, jusqu'alors classés dans la catégorie des voitures particulières, pourraient échapper à ces règles s'ils sont homologués dans la catégorie dite « N1 » telle qu'elle est définie au niveau communautaire.

Nous faisons le point ci-après sur cette question.

Evolution du contexte juridique européen

¹ S'appuyant sur l'évolution de la législation communautaire, les constructeurs automobiles commercialisent depuis peu des véhicules classés dans le segment dit « N1 » de la catégorie des véhicules utilitaires.

Une évolution est en effet récemment intervenue en ce qui concerne la procédure de **réception communautaire** des véhicules, qui est la procédure par laquelle un Etat de l'UE constate qu'un type de véhicule est conforme aux prescriptions techniques et aux normes de sécurité fixées au niveau européen.

Jusqu'en avril 2009, en vertu de la directive 70/156/CEE du 6 février 1970, la procédure de réception communautaire était réservée aux **voitures particulières**.

La directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007, applicable en France **depuis le 1^{er} mai 2009** (arrêté du 4 mai 2009), a abrogé la directive de 1970 et étendu l'accès simplifié des véhicules au marché intérieur par le biais du système de réception communautaire à **toutes les catégories de véhicules à moteur**. La réception communautaire concerne donc maintenant non seulement, comme auparavant, les voitures particulières, mais également les véhicules utilitaires.

Cette procédure simplifiée s'applique en particulier aux véhicules du **segment dit N1** défini par la directive. Il s'agit de véhicules classés dans la catégorie des véhicules utilitaires, pouvant transporter jusqu'à 6 personnes (en plus du conducteur), dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes. Ces véhicules doivent être regardés comme construits et conçus pour le transport de marchandises, ce qui signifie que la capacité d'emport de marchandises doit excéder le poids des passagers.

La carte grise de ces véhicules porte la mention « VU » (véhicule utilitaire).

Conséquences fiscales

² Malgré l'évolution de la législation communautaire, aucune modification n'a été apportée à ce jour aux dispositions légales qui régissent la fiscalité des véhicules. Nous analysons les conséquences qui peuvent être tirées de cette situation.

Taxe sur les véhicules de sociétés

³ On rappelle que les sociétés ayant leur siège social ou un établissement en France sont assujetties à la **taxe sur les véhicules de sociétés** à raison des **véhicules immatriculés dans la catégorie voitures particulières** au sens du 1 du C de l'annexe II à la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970. Sont concernés les véhicules utilisés en France (quel que soit l'Etat dans lequel ils sont immatriculés) et ceux possédés par l'entreprise qui sont immatriculés en France (CGI art. 1010 ; TD-IV-600 s.).

L'administration a précisé que la référence à la directive du 6 février 1970 introduite à l'article 1010 du CGI en 2005 permet seulement d'avoir une équivalence internationale avec la catégorie nationale des « voitures particulières ». Elle ne modifie pas la caractéristique des véhicules taxables : comme avant 2005, seuls les véhicules immatriculés dans le genre « voitures particulières » sont soumis à la taxe sur les véhicules de sociétés (Inst. 22-9-2006, 7 M-4-06 n° 7 et 8 ; TD-IV-650), quel que soit leur type de carrosserie (conduite intérieure, break, commerciale). L'assujettissement à la taxe dépend des caractéristiques et du genre des véhicules qui figurent sur le **certificat d'immatriculation**. Il est indépendant de l'**utilisation** que déclare en faire la société.

Les véhicules utilitaires demeurent en dehors du champ d'application de la taxe sur les voitures des sociétés.

La référence qui est faite au classement des véhicules dans la catégorie des voitures particulières exclut du champ d'application de la taxe sur les véhicules de sociétés les véhicules immatriculés dans la catégorie des véhicules utilitaires du segment N1.

Malus

- 5 Une taxe additionnelle à la taxe sur les cartes grises, appelée malus ou écopastille, s'applique à raison du premier certificat d'immatriculation délivré en France, à compter du 1^{er} janvier 2008, pour toute **voiture particulière** au sens du 1 du C de l'annexe II de la directive 70/156/CEE du 6 février 1970. Sont assujettis à la taxe les véhicules dont le taux de dioxyde de carbone émis par kilomètre excède un seuil fixé à 155 grammes pour 2010 et 2011 (CGI art. 1011 bis ; ENR-VIII-20890 s.).
- En outre, un **malus annuel** s'ajoute à ce malus dû à l'acquisition pour les véhicules dont le taux d'émission de dioxyde de carbone est supérieur à 245 grammes (CGI art. 1011 ter ; ENR-VIII-20900 s.).
- L'administration a précisé que par voitures particulières au sens du 1 du C de l'annexe II de la directive 70/156/CEE du 6 février 1970, il faut entendre les véhicules appartenant à la **classification européenne M1** (Inst. 9-1-2008, 7 M-1-08).
- Par conséquent, les véhicules utilitaires immatriculés dans la catégorie N1 échappent à l'écopastille.

Déduction de l'amortissement ou des loyers

- 6 La **déduction de l'amortissement des véhicules immatriculés** dans la catégorie des **voitures particulières** est **plafonnée** : elle ne peut pas être pratiquée au-delà de la fraction de leur prix d'acquisition, taxes comprises, qui dépasse un plafond fixé à 9 900 € pour les véhicules les plus polluants (taux d'émission de dioxyde de carbone supérieur à 200 g/km) acquis depuis le 1^{er} janvier 2006 et mis en circulation après le 1^{er} juin 2004. Pour les autres véhicules, le plafond est fixé à 18 300 € (CGI art. 39, 4 ; BIC-IX-40200 s.).
- Le texte de l'article 39, 4 du CGI ne précise pas ce qu'il faut entendre par « **voitures particulières** ». L'administration a indiqué qu'il convient de se fonder sur la catégorie d'immatriculation. Il en résulte que les véhicules du segment N1 immatriculés dans la catégorie des véhicules **utilitaires** ne sont pas soumis à la limitation et sont par conséquent amortissables sur la base de la totalité de leur coût de revient.
- En cas de **location** de longue durée ou de prise en **crédit-bail** de tels véhicules, la limitation de déduction des loyers prévue à l'article 39,4 du CGI ne trouve pas non plus à s'appliquer.
- 7 Il apparaît ainsi que les véhicules utilitaires du segment N1 qui sont actuellement commercialisés échappent selon nous aux règles réservées aux voitures particulières. La taxe sur les véhicules de sociétés, le malus et le plafonnement de la base d'amortissement peuvent être écartés, étant précisé que la TVA acquittée sur le prix d'acquisition reste non déductible.
- Soulignons enfin que Bercy a été saisi de cette question et ne s'est pas encore prononcé sur la pérennité de ces solutions.

© 2010 Editions Francis Lefebvre