

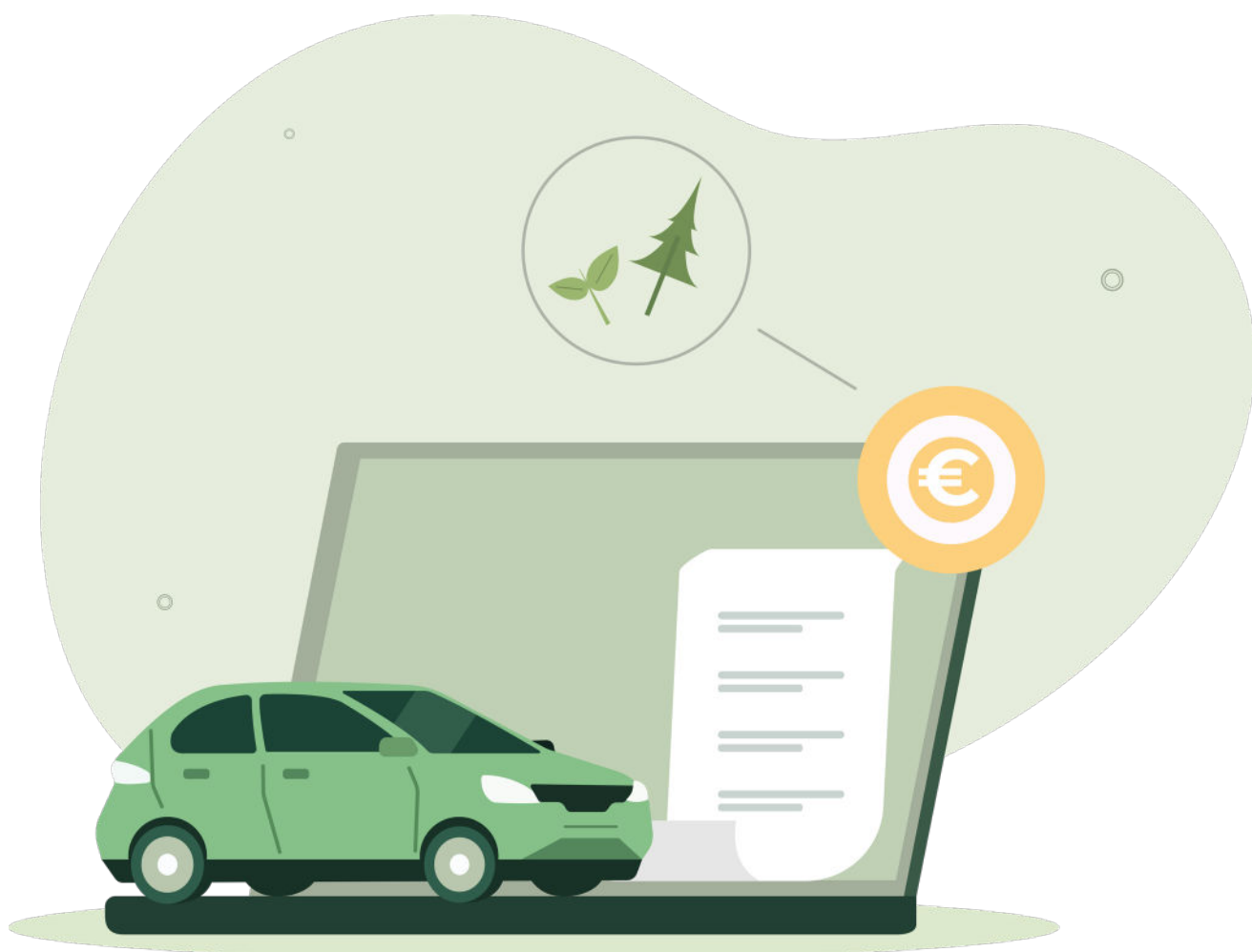


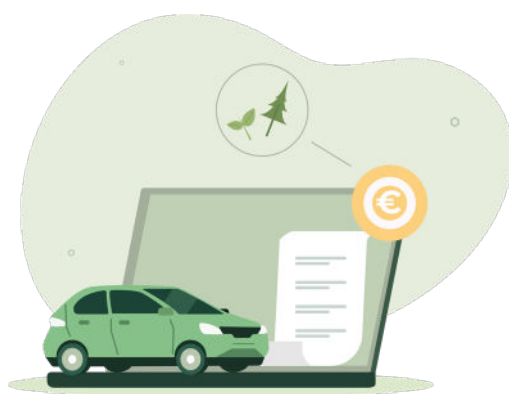
> VOTRE GUIDE 2025

La fiscalité des véhicules de société

Les principales règles fiscales et sociales

(à jour des dernières précisions doctrinales)





La fiscalité des véhicules de société

Les principales règles fiscales et sociales

Vous êtes **dirigeant de société** et souhaitez acheter un nouveau véhicule ?

Vous vous demandez s'il est intéressant de le faire acquérir par la société afin de pouvoir **déduire le coût d'acquisition** et certains frais ?

Faisons le point sur les **règles fiscales et sociales** applicables aux véhicules de société.

Au sommaire

P.3 TVA

P.4 Amortissement des véhicules de société

P.5 Taxe sur les véhicules de tourisme affectés à des fins économiques

P.7 Avantage en nature

P.9 En conclusion



TVA

Les règles de déduction de la TVA sont différentes selon que le véhicule est un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire (peu importe l'énergie utilisée et la motorisation du véhicule).

LES VÉHICULES DE TOURISME

Un véhicule de tourisme est un véhicule conçu pour le transport de personnes (peu importe son utilisation effective, c'est l'objet pour lequel le véhicule est conçu qui compte).

La TVA sur l'achat ou la location d'un véhicule de tourisme par une société n'est pas déductible, sauf pour certaines activités comme les taxis, les auto-écoles, les locations de véhicules...

La TVA sur les frais d'entretien d'un véhicule de tourisme n'est pas non plus déductible.

La TVA sur les dépenses d'essence et de gazole est déductible à hauteur de 80% pour les véhicules de tourisme et à 100% sur le GPL, GNV et l'électricité.

LES VÉHICULES UTILITAIRES

Les véhicules utilitaires sont des véhicules conçus pour le transport de marchandises.

La TVA sur l'achat, la location, les frais d'entretien et de carburant des véhicules utilitaires est déductible.

Mais comment distingue-t-on un véhicule de tourisme d'un véhicule utilitaire lorsqu'il est conçu à la fois pour un usage de transport de personnes et de marchandises ?

La loi est claire : les véhicules conçus pour un usage mixte suivent la règle des véhicules de tourisme et n'ouvrent donc pas droit à déduction de la TVA.

Il en est ainsi des **camionnettes** qui, outre l'espace de chargement des marchandises, disposent d'au moins trois rangs de sièges à l'arrière. Avec toutefois une exception pour celles qui comprennent, outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises (c'est-à-dire au moins 10 places avec celle du conducteur) et qui sont utilisées par des entreprises pour amener leur personnel sur les lieux de travail.

En ce qui concerne les véhicules de type **4x4 pick-up**, l'exclusion du droit à déduction ne s'applique pas lorsqu'ils sont pourvus d'une simple cabine, c'est-à-dire lorsqu'ils ne comportent que 2 sièges ou une banquette, ou comprennent une simple cabine approfondie dans laquelle sont placés, outre les sièges ou la banquette avant, des strapontins destinés à faire l'objet d'un usage occasionnel.

En revanche, les **4x4 pick-up**, qui comportent au moins deux rangées de places assises hors strapontins (notamment ceux rangés dans la catégorie des véhicules dits à « double cabine »), sont exclus du droit à déduction (BOI-TVA-DED-30-30-20 n° 20), étant précisé qu'il existe une exception en ce qui concerne les véhicules affectés exclusivement à l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables.



L'exclusion du droit à déduction ne s'applique pas aux véhicules dits « **dérivés VP** » qui ont été adaptés dès la conception du véhicule.

Les véhicules dénommés « **quads** » ouvrent droit à déduction lorsqu'ils présentent les caractéristiques propres aux véhicules agricoles ou forestiers, c'est-à-dire lorsqu'ils sont équipés pour les travaux agricoles ou forestiers. En revanche, les quads de loisir sont exclus du droit à déduction (BOI précité n° 50).

Les cycles à assistance électrique ou non, sont exclus du droit à déduction, sauf lorsqu'ils disposent d'aménagements spécifiques caractérisant une conception exclusive pour le transport de marchandises comme par exemple les « **vélos cargos** » caractérisés par un biporteur propre au transport de volumes importants de marchandises, pouvant disposer d'un plancher plat ou d'une benne basculante (BOI précité § 45).

■ AMORTISSEMENT DES VÉHICULES ■ DE SOCIÉTÉ

L'amortissement est une technique comptable qui permet d'échelonner la déduction du prix d'achat du véhicule sur sa durée d'utilisation.

Mais la déduction fiscale est limitée pour les véhicules de tourisme.

Le prix d'acquisition qui dépasse le plafond de déduction n'est pas déductible du résultat fiscal.

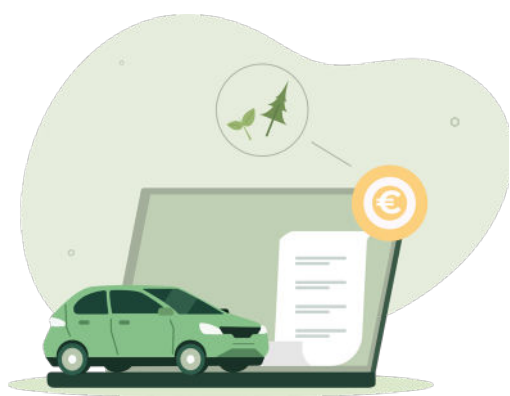
Le plafond est fixé selon le niveau d'émission de CO₂.

Pour les véhicules les plus récents (WLPT), il s'élève à :

- **30 000 €** pour les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur à 20 grammes par kilomètre ;
- **20 300 €** pour les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est supérieur ou égal à 20 grammes et inférieur à 50 grammes par kilomètre ;
- **18 300 €** pour les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est supérieur ou égal à 50 grammes et inférieur ou égal à 160 grammes par kilomètre ;
- **9 900 €** pour les véhicules dont le taux d'émission est supérieur à 160 grammes de CO₂ par kilomètre.

Les équipements spécifiques aux véhicules électriques ou l'utilisation de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou de gaz naturel pour véhicules (GNV) ne sont pas pris en compte dans le plafond d'amortissement. Seul le coût d'amortissement du véhicule lui-même est limité. Lesdits équipements (batteries notamment) doivent faire l'objet d'une facture séparée ou d'une ligne spécifique sur la facture d'achat du véhicule pour bénéficier de l'amortissement non plafonné.

Si la société prend le véhicule en location ou en leasing, le plafonnement s'applique au montant des loyers.



TAXE SUR LES VÉHICULES DE TOURISME AFFECTÉS À DES FINS ÉCONOMIQUES

Les sociétés sont redevables de cette taxe sur les véhicules de tourisme qu'elles acquièrent ou qu'elles louent, ou encore sur les véhicules de tourisme appartenant aux dirigeants ou aux salariés pour lesquels la société rembourse des indemnités kilométriques (au-delà de 15 000 kms par an).

En revanche, l'acquisition d'un véhicule par une personne physique est exonérée de cette taxe (sous réserve du respect des règles des minimis pour les entreprises individuelles ou de l'option pour l'IS).

LE TARIF DE LA TAXE

La Taxe annuelle est calculée en fonction soit des émissions de CO₂, soit de la puissance fiscale selon la date de mise en service de la voiture de société.

Plus le véhicule est polluant, plus le montant de la taxe est élevé.

La dernière loi de finances vient augmenter cette taxe de façon progressive à compter de 2024 et jusqu'en 2027.

Comparaison 2023/2027 :

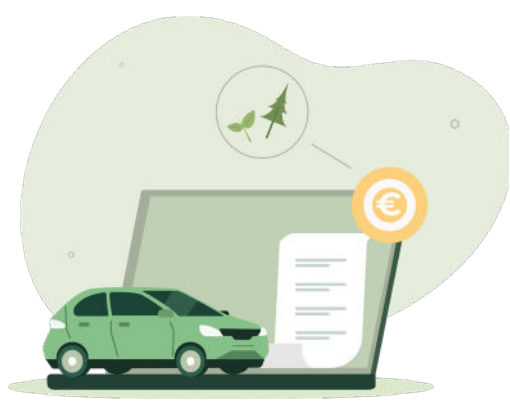
Une société possède deux véhicules de tourisme, un qui relève du barème WLTP et qui émet 148 g de CO₂ par km et un qui relève du barème en puissance administrative et qui fait 10 CV.

	TAXE 2023	TAXE 2024	TAXE 2025	TAXE 2026	TAXE 2027
Véhicule 1	518	1 083	1 333	1 613	1 912
Véhicule 2	3 000	7 500	8 500	9 500	10 250
Total	3 518 €	8 583 €	9 833 €	11 113 €	12 162 €

A NOTER :

Le calcul de la taxe est complexe et ne peut pas être présenté en détail dans ce Guide.

Avant de faire acquérir un véhicule de tourisme par votre société, mieux vaut demander une simulation de la taxe sur les véhicules de tourisme à votre conseiller Eurex.



LES VÉHICULES DE TOURISME TAXABLES

Sont notamment taxables les véhicules de tourisme suivants :

- Les voitures de catégorie M1 ;
- Les véhicules de catégorie N1 et de carrosserie « camionnette » qui comportent (ou sont susceptibles de comporter après une manipulation aisée) au moins trois rangs de places assises ;
- Les véhicules de catégorie N1 et de carrosserie « camion pick-up » d'au moins deux rangs de places assises.

LES VÉHICULES EXONÉRÉS DE LA TAXE

Actuellement, les véhicules suivants sont exonérés de la taxe :

- Les VU (les véhicules utilitaires, camions et camionnettes) ;
- Les véhicules de catégorie N1 et de carrosserie « camion pick-up » exclusivement utilisés pour l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables (quel que soit le nombre de places assises) ;
- Les véhicules M1 « dérivés VP » ;
- Les véhicules 100 % électrique ou hydrogène ou une combinaison des deux ;
- Les véhicules destinés exclusivement à l'exécution d'un service de transport de personnes, comme les taxis, ou à une activité d'enseignement de la conduite ou du pilotage ou exclusivement destinés aux compétitions sportives ;
- Les véhicules accessibles en fauteuil roulant ;
- Les véhicules exclusivement destinés à la revente ou à la location, ou à la mise à disposition temporaire de clients en remplacement de leur véhicule immobilisé ;
- Les trottinettes électriques, motos, scooters, vélo.

A NOTER :

A compter de 2025, certains véhicules hybrides fonctionnant au superéthanol E85 bénéficieront d'un abattement.

AVANTAGE EN NATURE

L'avantage en nature est un élément de la rémunération d'un salarié ou d'un dirigeant lorsqu'il utilise un véhicule de société à des fins personnelles. Cet avantage en nature est soumis à l'impôt sur le revenu et aux cotisations sociales. Son calcul dépend du mode d'évaluation choisi.

ÉVALUATION FORFAITAIRE

Pour une voiture achetée par la société, **lorsque la société ne paie pas le carburant**, l'avantage en nature est égal à 9 % du coût d'achat TTC (6 % si le véhicule a plus de 5 ans).

Si **la société paie le carburant**, cet avantage supplémentaire est retenu, soit pour son montant réel, soit par une majoration des pourcentages ci-dessus, qui sont alors portés à 12 % du coût d'achat TTC (9 % si le véhicule a plus de 5 ans).

Pour un **véhicule de société loué ou en leasing**, lorsque la société ne paie pas les frais de carburant, l'avantage en nature est égal à 30 % du coût global annuel TTC comprenant la location, l'entretien et l'assurance.

Si **la société paie les frais de carburant**, l'avantage en nature est égal à 30 % du coût global annuel TTC plus les frais réels du carburant utilisé à des fins personnelles (sur factures), ou à 40 % du coût global annuel TTC.

Cette évaluation est plafonnée à celle qui résulte de la règle applicable en cas de voiture de société achetée (calculée sur la base du prix d'achat TTC acquitté par le loueur).

Pour les véhicules mis à disposition entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2025 fonctionnant exclusivement **au moyen de l'énergie électrique (hors hybrides)**, les dépenses prises en compte pour calculer l'avantage en nature ne tiennent pas compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule et sont évaluées après application d'un abattement de 50 % dans la limite de 2 000,30 € en 2025.

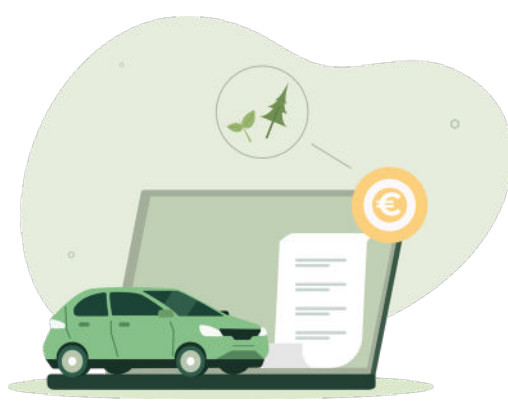
Des exemples pour mieux comprendre :

CAS N°1 :

Soit un employeur qui met à la disposition d'un salarié **un véhicule thermique** acheté neuf d'une valeur de 35 000€.

Il paie le carburant et choisit l'évaluation selon le forfait annuel avec évaluation forfaitaire du carburant. Le montant de l'avantage en nature est de $35\,000\text{ €} \times 12\% = 4\,200\text{ €}$.

S'il met dans les mêmes conditions à la disposition du salarié **un véhicule tout électrique** de la même valeur, et qu'il opte également pour le forfait annuel, les frais d'électricité pour la recharge ne sont pas pris en compte. Le montant de l'avantage en nature est de $35\,000\text{ €} \times 9\% = 3\,150\text{ €}$. Ce montant bénéficie toutefois de l'abattement de 50 %, et l'avantage en nature est donc évalué à 1 575 €.



CAS N°2 :

Soit un employeur qui met à la disposition d'un salarié **un véhicule hybride rechargeable** pris en location longue durée dont le coût global annuel est de 15 000 €.

L'employeur paie le carburant et choisit l'évaluation selon le forfait annuel avec évaluation forfaitaire du carburant. Le montant de l'avantage en nature est de $15\,000\text{ €} \times 40\% = 6\,000\text{ €}$.

S'il met dans les mêmes conditions à la disposition du salarié **un véhicule tout électrique** dont le coût annuel global est le même, et qu'il opte également pour le forfait annuel, les frais d'électricité pour la recharge ne sont pas pris en compte. Le montant de l'avantage en nature est de $15\,000\text{ €} \times 30\% = 4\,500\text{ €}$. Ce montant bénéficie toutefois de l'abattement de 50 % (soit en principe 2 250 €, mais l'abattement est plafonné à 2 000 €) et l'avantage en nature est donc évalué à $4\,500\text{ €} - 2\,000\text{ €} = 2\,500\text{ €}$.

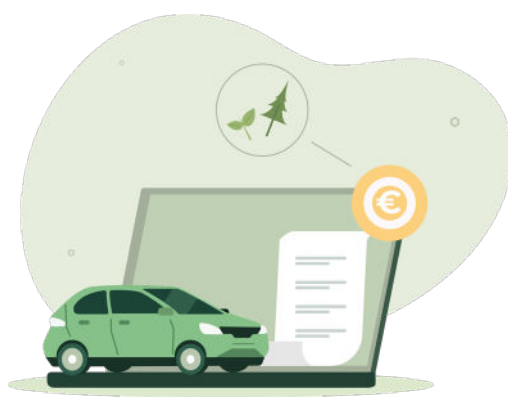
Borne de recharge électrique :

Pour la période entre le 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2025, le régime fiscal de l'avantage en nature résultant de la mise à disposition par l'employeur d'une borne de recharge diffère selon que la borne est installée sur le lieu de travail ou hors de ce lieu.

Lorsque **la borne est installée sur le lieu de travail**, l'avantage en nature résultant de l'utilisation de cette borne par le salarié à des fins non professionnelles est évalué à hauteur d'un montant nul, y compris pour les frais d'électricité.

Lorsque **la borne est installée hors du lieu de travail**, les règles sont les suivantes. S'agissant de la prise en charge par l'employeur de tout ou partie des frais relatifs à l'achat et à l'installation de la borne, elle est exonérée en totalité lorsque la mise à disposition cesse à la fin du contrat de travail. Elle est exonérée à hauteur de 50 % des frais réels que le salarié aurait dû engager, dans la limite de 1 043,50 € en 2025, lorsque la borne est installée à son domicile et n'est pas retirée à la fin du contrat de travail (ces seuils étant portés à 75 % et 1 565,20 € si la borne a plus de 5 ans).

La prise en charge de tout ou partie des autres frais liés à l'utilisation de la borne installée hors du lieu de travail ou du coût d'un contrat de location de la borne (hors frais d'électricité) est exonérée dans la limite de 50 % du montant des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager.



ÉVALUATION AUX FRAIS RÉELS

L'avantage en nature correspond à l'utilisation personnelle du véhicule.

Il faut totaliser l'ensemble des frais réels engagés au cours d'une année et proratiser en fonction du nombre de kilomètre parcouru à titre personnel.

Attention, les dirigeants relevant de l'article 62 du CGI, notamment les gérants majoritaires de SARL, doivent obligatoirement évaluer les avantages en nature à leur valeur réelle. Les autres dirigeants, en revanche, ont le choix entre la méthode réelle ou la méthode forfaitaire.

CONCLUSION

Les conséquences fiscales et sociales de l'acquisition d'un véhicule de société méritent d'être appréhendées en amont.

Pour les voitures de tourisme, dans de nombreux cas, il sera plus judicieux d'acheter la voiture personnellement et de se faire rembourser des frais kilométriques.

Quant au choix du modèle du véhicule neuf, n'oubliez pas de demander au vendeur le montant des taxes sur l'immatriculation (malus CO2 et malus au poids), qui elles aussi sont fortement augmentées par la dernière loi de finances. Ces taxes sont dues quel que soit le mode d'acquisition du véhicule : achat à titre personnel ou par la société.



POUR PLUS D'INFOS

Si vous souhaitez être accompagné dans votre choix

N'hésitez pas à nous contacter : www.eurex.fr/experts-comptables



 **850** COLLABORATEURS

70 ASSOCIÉS



60 BUREAUX

17^{ÈME} CABINET FRANÇAIS



63 ANS D'EXPÉRIENCE

Nos implantations en France

Abondance / Aix-les-Bains / Ambérieu-en-Bugey / Amphion-les-Bains / Annecy / Annemasse / Annonay
Aubenas / Baillargues / Bastia / Belley / Bourg-en-Bresse / Bourgoin-Jallieu / Bourg-St-Andéol / Cannes
Casablanca / Chambéry / Chazelles-sur-Lyon / Cluses / Douvaine / Evian-les-Bains / Fécamp / Fréjus /
Fribourg / Genève / Gennevilliers / Ghisonaccia / Grenoble / Honfleur / La Roche-sur-Foron / Le Havre
Le Pont-de-Beauvoisin / Le Puy-en-Velay / Lille / Lyon / Millery / Moûtiers / Mulhouse / Nice / Papeete / Paris
Pont-Audemer / Porto-Vecchio / Roanne / Rouen / Rumilly / Ruoms / St-Etienne / St-Valéry-en-Caux / Sète
Thônes / Thonon-les-Bains / Tunis / Turin / Valence / Varsovie / Vénissieux / Vienne