



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général à la planification écologique

MIEUX SE DEPLACER

Quelles politiques budgétaires et fiscales pour accélérer le verdissement des véhicules?

30 Juillet 2024

**FRANCE
NATION
VERTE >**

Agir • Mobiliser • Accélérer

La politique budgétaire et fiscale du verdissement des véhicules intègre plusieurs objectifs

Environnement

Faciliter le renouvellement du parc

- Plus d'électrique
- Moins de thermique
- Moins lourd et moins émetteurs

Incite au changement d'usage

- Plus de report modal
- Plus de modes actifs (santé)
- Plus d'auto-partage
- Plus de covoiturage

Finances publiques

Équilibre à trouver entre hausse des soutiens et équilibre budgétaire

- La hausse des soutiens pour l'électrique peut largement s'autofinancer par la hausse des recettes sur les véhicules polluants

Industriel

Relocaliser

- Préserver la compétitivité des véhicules électriques produits en Europe et dont l'empreinte carbone est plus faible
- Relocaliser la chaîne de valeur du VE

Donner de la visibilité à long terme sur la stratégie de soutien des pouvoirs publics

Développer l'emploi vert

Social

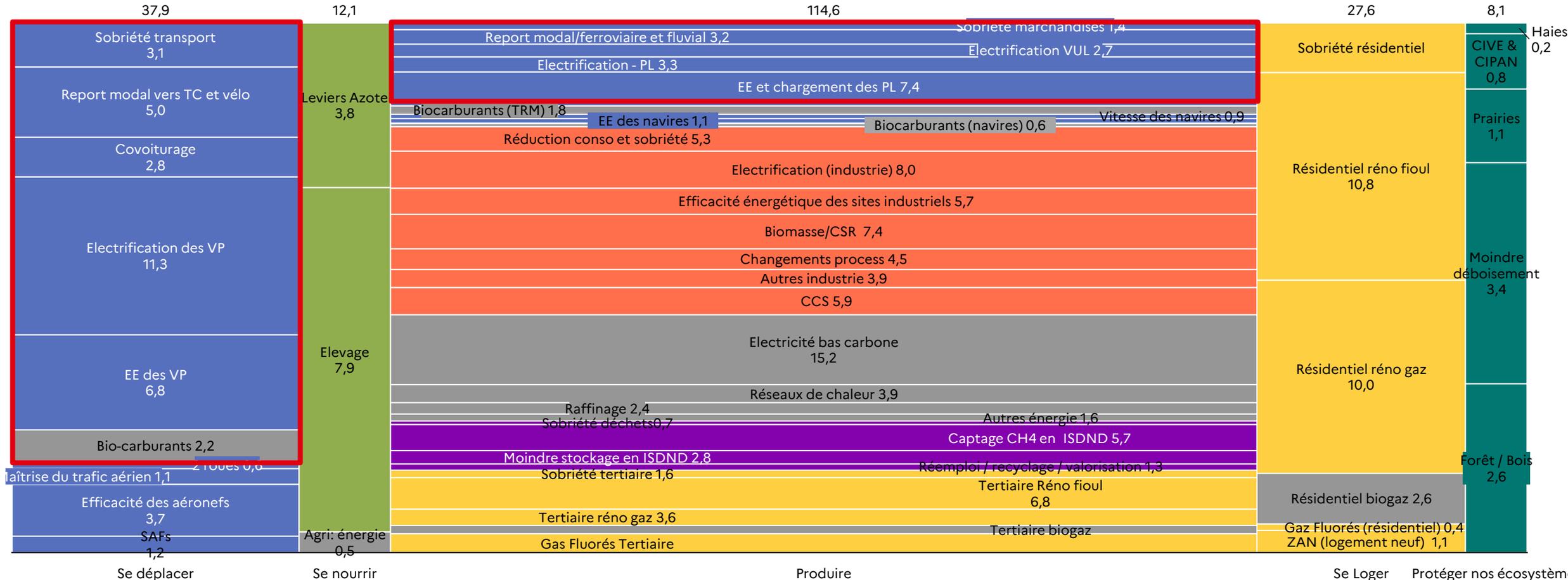
Favoriser l'accès aux véhicules électriques et aux mobilités douces pour tous les ménages

Limiter les surcoûts du véhicule thermique, notamment pour les ménages modestes, qui n'ont pas systématiquement d'alternative

1. Rappel des enjeux budgétaires et fiscaux pour le verdissement des véhicules

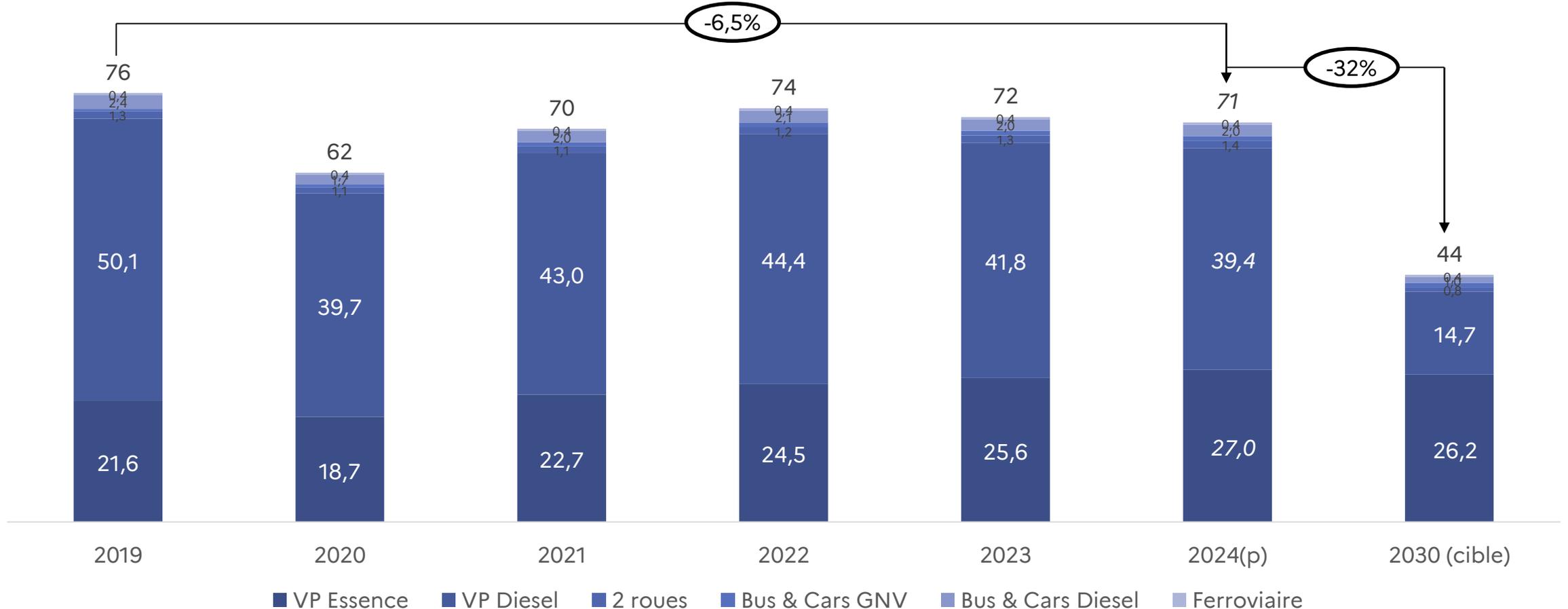
Rappel: les transports terrestres représentent ~17% de l'effort de baisse

Chiffres bruts après hausse tendancielle – delta 2019-2030 – MtCO₂



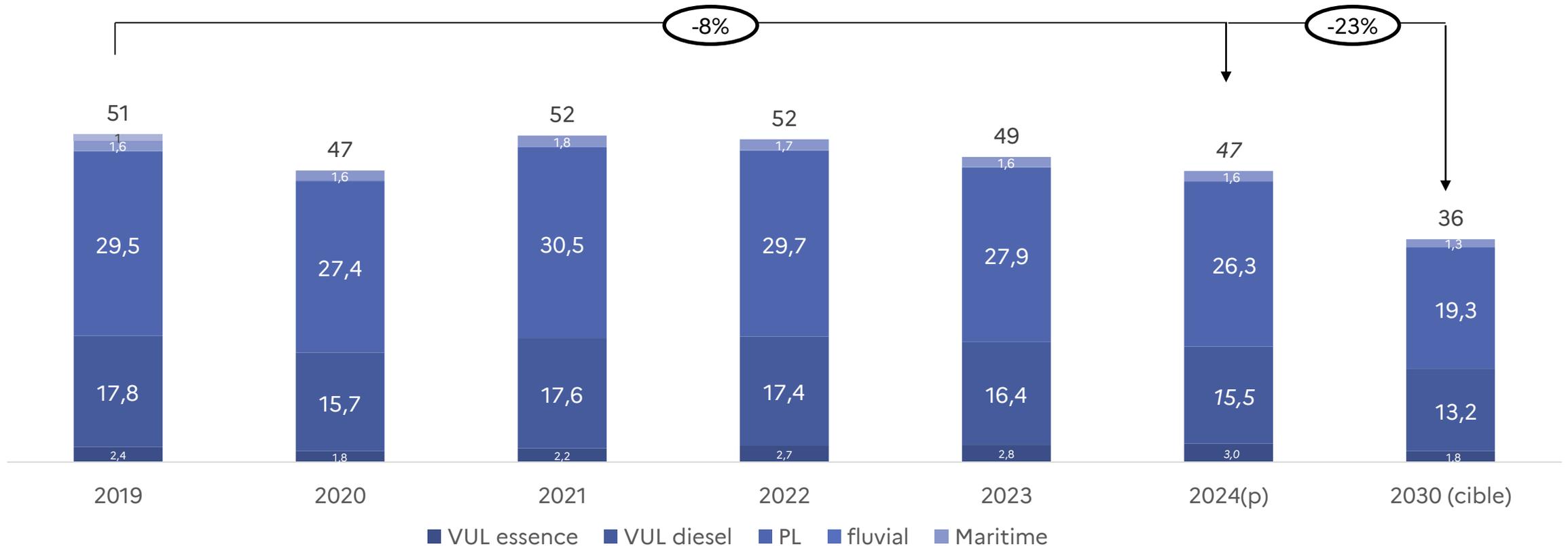
Rappel : la baisse des émissions du transport terrestre de voyageurs doit s'accélérer radicalement pour espérer tenir l'objectif SNBC 2030

Emissions de GES du transport terrestre de voyageurs (MtCO₂e)



Rappel : la baisse des émissions du transport terrestre de marchandise doit s'accélérer radicalement pour espérer tenir l'objectif SNBC 2030

Emissions de GES du transport terrestre de voyageurs (MtCO₂e)

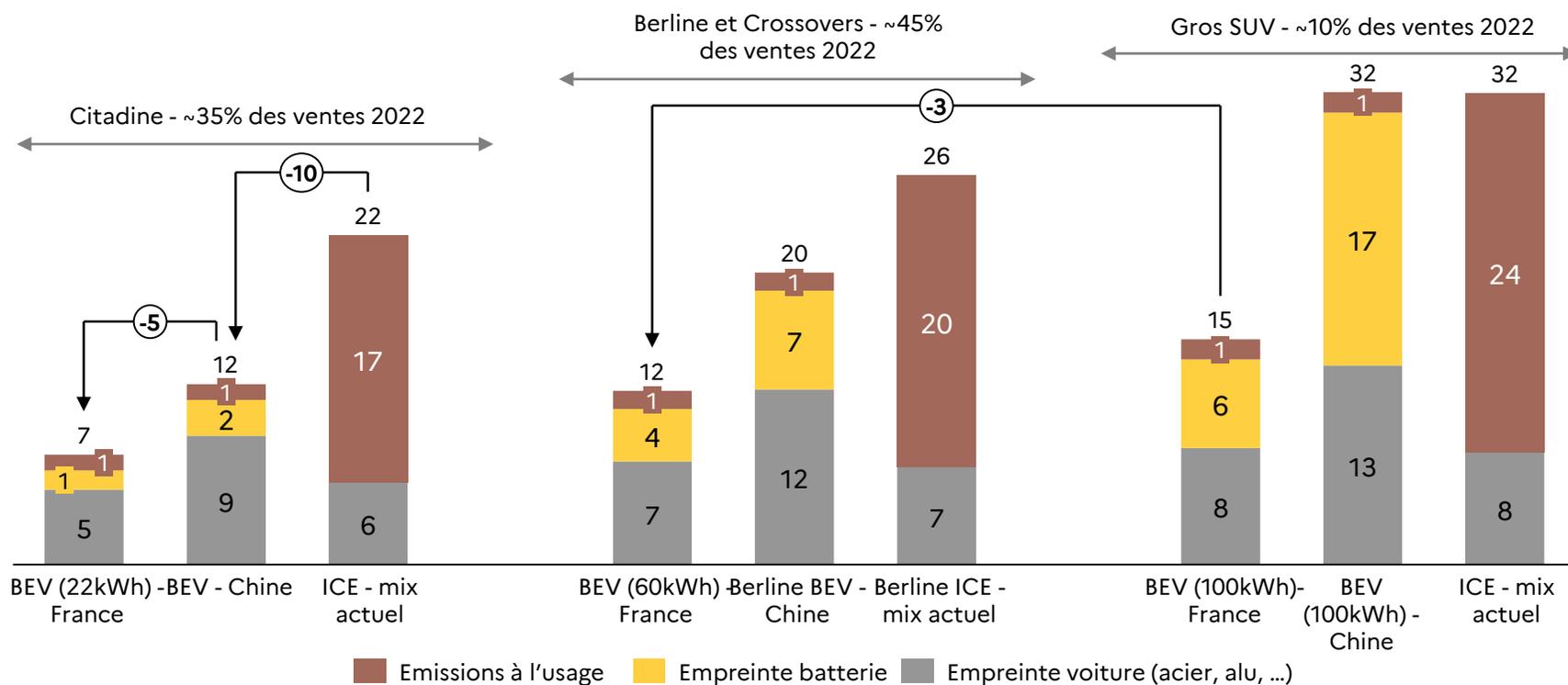


Le véhicule électrique est jusqu'à trois fois moins émetteur que le thermique

Un VE présente un bilan CO₂ en ACV d'autant meilleur par rapport à un véhicule thermique qu'il est fabriqué en Europe et qu'il s'agit d'un véhicule sobre. Le gain CO₂ associé à l'électrique n'est annulé que dans le cas d'un gros SUV fabriqué hors Europe

2 axes de travail pour garantir une transition vertueuse

Estimation de l'empreinte CO₂ totale d'un véhicule (ACV), par catégorie, motorisation et origine (tCO₂e/véhicule)



-1 à -2Mt
Gains en empreinte CO₂ en favorisant les VE atteignant un score environnemental minimal

-0.5Mt
Gains en empreinte en transférant 20% des ventes sur la catégorie inférieure

Sources : empreinte voiture : PFA; empreinte batterie : ADEME, T&E; poids et mix de ventes : SDES-RSVERO; analyse SGPE: note : émissions à l'usage calculées sur 150000km

BEV= véhicule 100% électrique. ICE = véhicule thermique.

Les soutiens publics et les taxes sur les véhicules sont nombreux et constituent des leviers de verdissement

Dispositifs à l'achat

TVA vente de véhicule neuf

Certificats d'immatriculation

Malus poids

Malus CO₂

Bonus, leasing social

Prime à la conversion, retrofit

TVA réduite/Crédit impôt IRVE

AAP/guichet véhicules lourds électriques

Dispositifs à l'usage

TVA carburant

Taxe Spéciale Convention Ass

Amortissement comptable

Remise à la pompe

Subvention IRVE

Exonération d'IR et charges (Indemnités kilométriques)

Exonération d'IR et charges (véhicule de fonction)

TIRUERT – AEN pour les IRVE

TICPE

Taxes annuelles sur les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques

Exonération d'IR (frais réels)

Suramortissement

Prime transport (carburants)

Prise en charge abonnement TC

Forfait mobilité durable

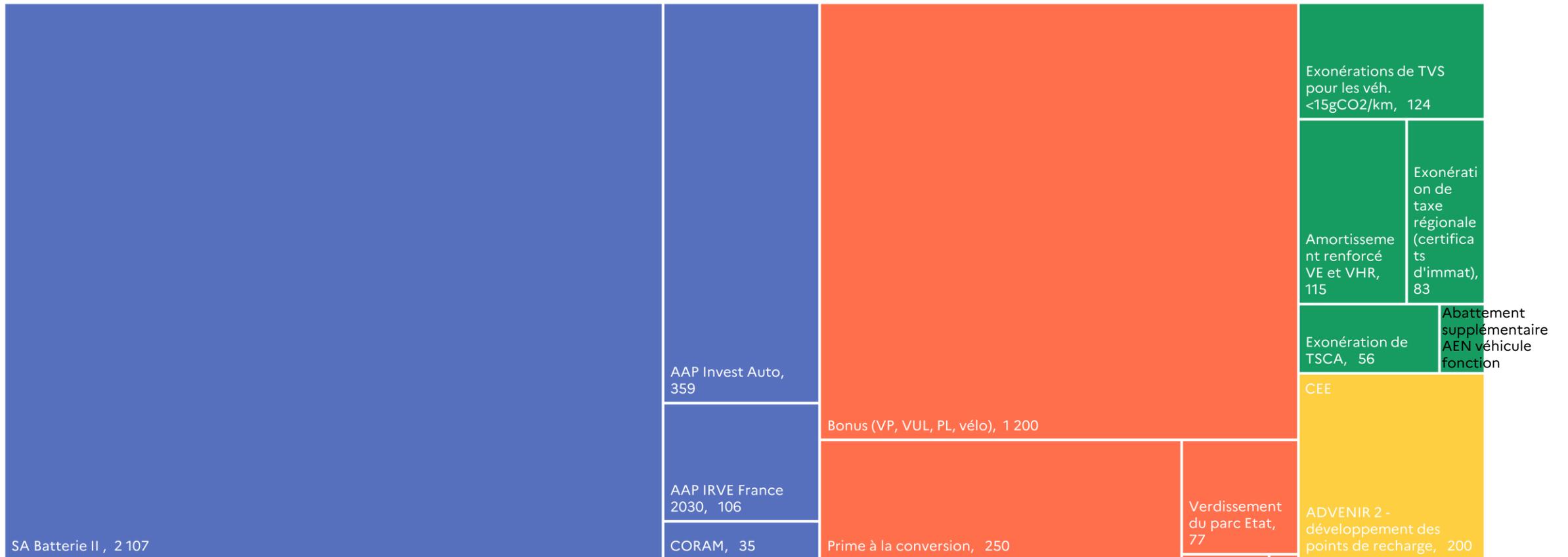
Fiscalité : taxes de rendement et incitatives

Soutien public: subventions, dépenses et avantages fiscaux

5Mds€ de soutiens publics en faveur du véhicule électrique en 2023, dont la moitié pour la production industrielle via France 2030

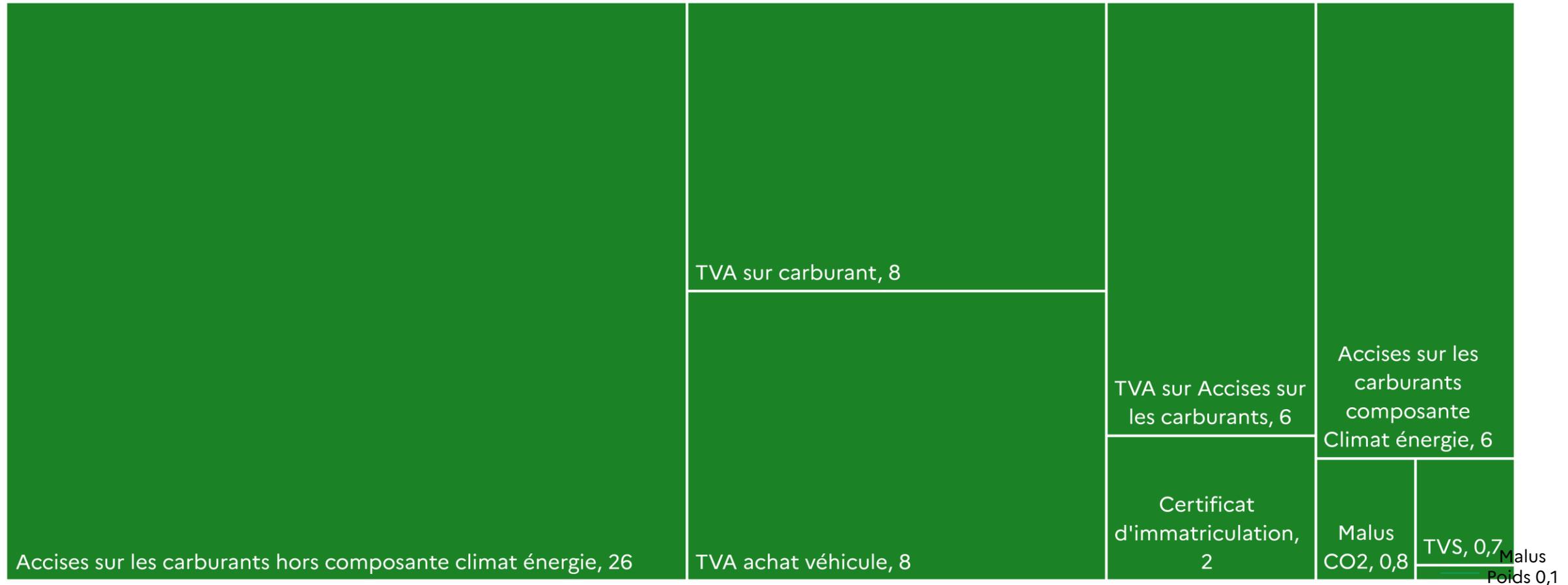
Ensemble des dépenses en faveur du véhicule électrique - 5 Mds en 2023

■ Dépenses fiscales ■ France 2030 (AE 2023) ■ CEE ■ Budgétaire



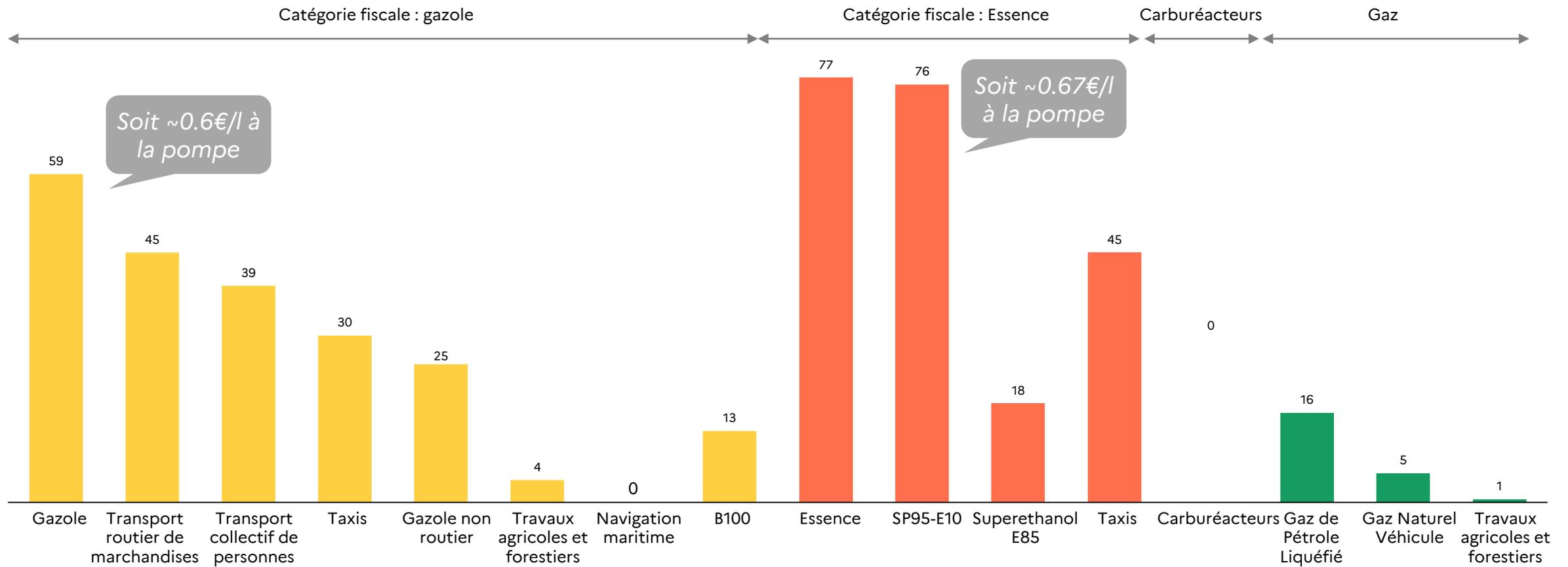
Des recettes fiscales sur les véhicules s'élevant à 58 Mds€ en 2023, dominées par les taxes de rendement

Recettes fiscales sur la voiture en 2023 (Mds€)



Fiscalité des carburants : de nombreuses exonérations, variables

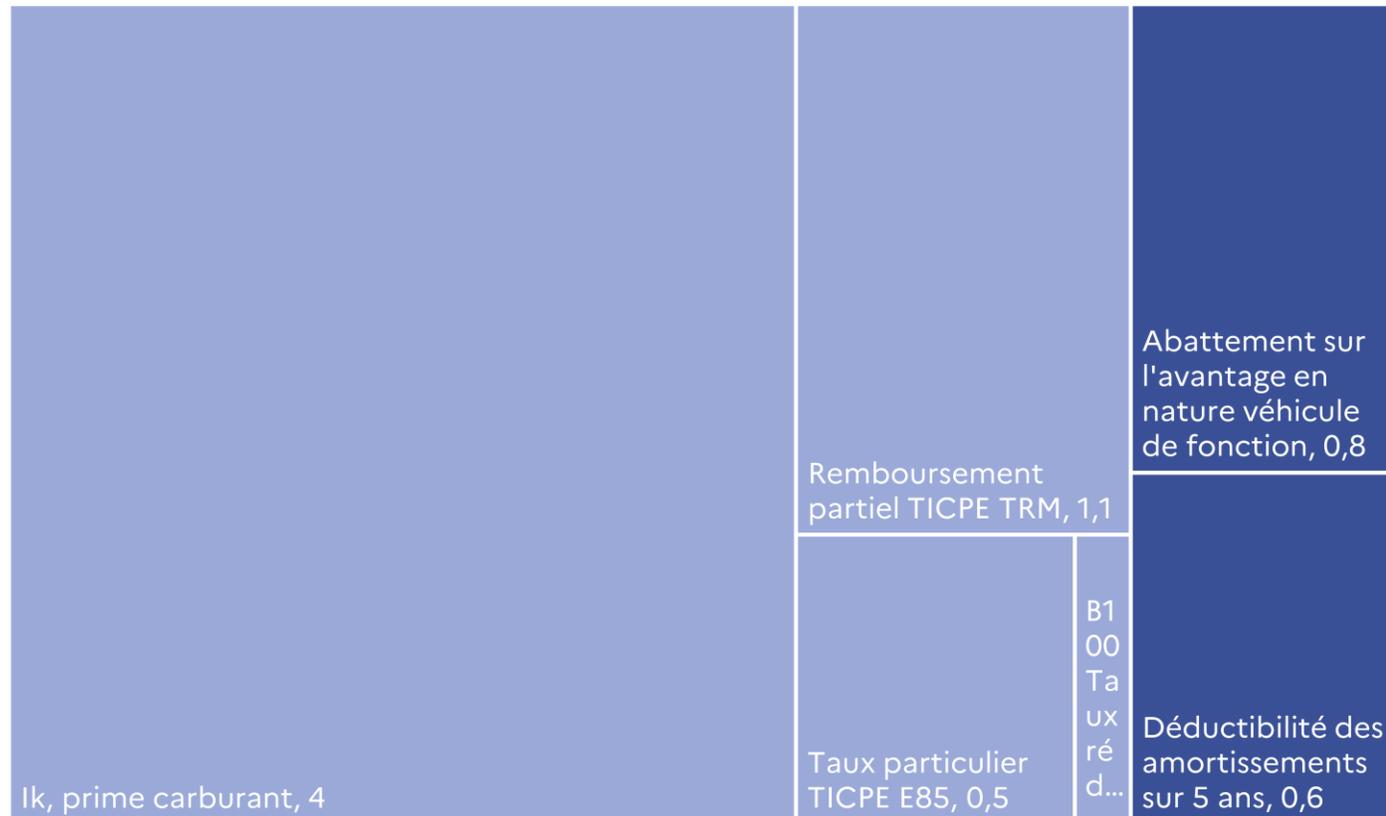
Tarifs normaux des produits énergétiques à usage carburant pour le transport, 2024, €/MWh



Des dépenses et avantages fiscaux de près de 7 Mds€, globalement favorables aux véhicules thermiques

Dépenses fiscales 2023 (Mds€)

■ Véhicule ■ Carburant



- **IK** : remboursement des déplacements professionnels et des frais kilométrique exonérés d'IR et de cotisations sociales sur la base d'un forfait, lequel est surestimé d'environ 50% (cf. infra)
- **Remboursement partiel de TICPE pour le transport routier de marchandise** : remboursement de 15c€/l de gazole
- **Taux particulier TICPE E85** : 11,83 c€/l vs 67,02 c€/l pour l'essence
- **Taux particulier TICPE B100** : 11,83 c€/l vs 45 c€/l pour le gazole routier (après remboursement partiel)
- **Déductibilité des amortissements des véhicules de l'impôt sur les sociétés** : avantage permis par l'amortissement sur 4 ou 5 ans de la valeur d'un véhicule jusqu'à 20 000€ (30 000 pour un VE), alors que la durée de vie moyenne d'un véhicule s'élève autour de 10 ans.
- **Avantage en nature sur les véhicules de fonction** : seul 30% de la valeur du véhicule est considéré comme un avantage en nature soumis à des prélèvements sociaux et à l'impôt sur le revenu, alors que la part des usages privées pour ces véhicules est plutôt estimée autour de 50%

IK et prime carburants: source DSS, sur la base d'un total d'une assiette déclarée au titre du remboursement des frais professionnels (IK, prime carburant, frais de repas, mobilité professionnelle) de 12Mds€ en 2023. Il est supposé que les IK et la prime carburant représentent les 2/3 de cette assiette. AEN: source DSS.

Amortissement: source DGEC

« Dépenses fiscales », de quoi s'agit-il? Illustration sur les dispositifs prévus pour la mobilité des salarié.es

Pour aider son salarié à payer ses frais de mobilité, l'employeur peut choisir de...

... lui fournir un véhicule de fonction

- Par exemple un véhicule en Location Longue Durée (LLD), d'une valeur d'~500€/m, soit 6000€/an
- Seule 30% de cette somme, considérés comme un « avantage en nature », apparaissent sur la feuille de paie et sont soumis aux charges sociales et à l'Impôt sur le Revenu (IR)
- Entre verser un complément de salaire de 6000€/an et fournir un véhicule de fonction, la différence pour l'Etat est d'environ 2,2Mds€ de pertes de recettes fiscales (dépenses fiscales)

... lui rembourser ses frais via le barème forfaitaire des Indemnités Kilométriques

- Le.la salarié.e note chaque déplacement correspondant à sa mobilité professionnelle, et comptabilise le nombre de kilomètres parcourus
- Ce kilométrage lui sera remboursé selon un certain barème, dépendant de la puissance de son véhicule (par exemple, 70c€/km pour les 5000 premiers kilomètres avec une 7CV)
- En théorie, lorsque une alternative en transport en commun existe, les déplacements domicile-travail ne sont pas éligibles

... lui verser une « prime transport », ou « prime carburant »

- 700€/an (depuis 2022), totalement exonérés de charges sociales et d'IR

... lui verser un « Forfait Mobilité Durables », et/ou de lui rembourser jusqu'à 50% de son abonnement aux transports en commun

- Jusqu'à 900€/an, totalement exonérés de charges sociales et d'IR
- Le remboursement de l'abonnement aux transports en commun est obligatoire

En droit, il est légitime qu'un salarié puisse se faire rembourser les frais encourus pour l'obtention de son salaire, sans qu'ils soit soumis à l'impôt - En revanche les barèmes de versements (AEN et IK) doivent correspondre à la réalité des frais engagés

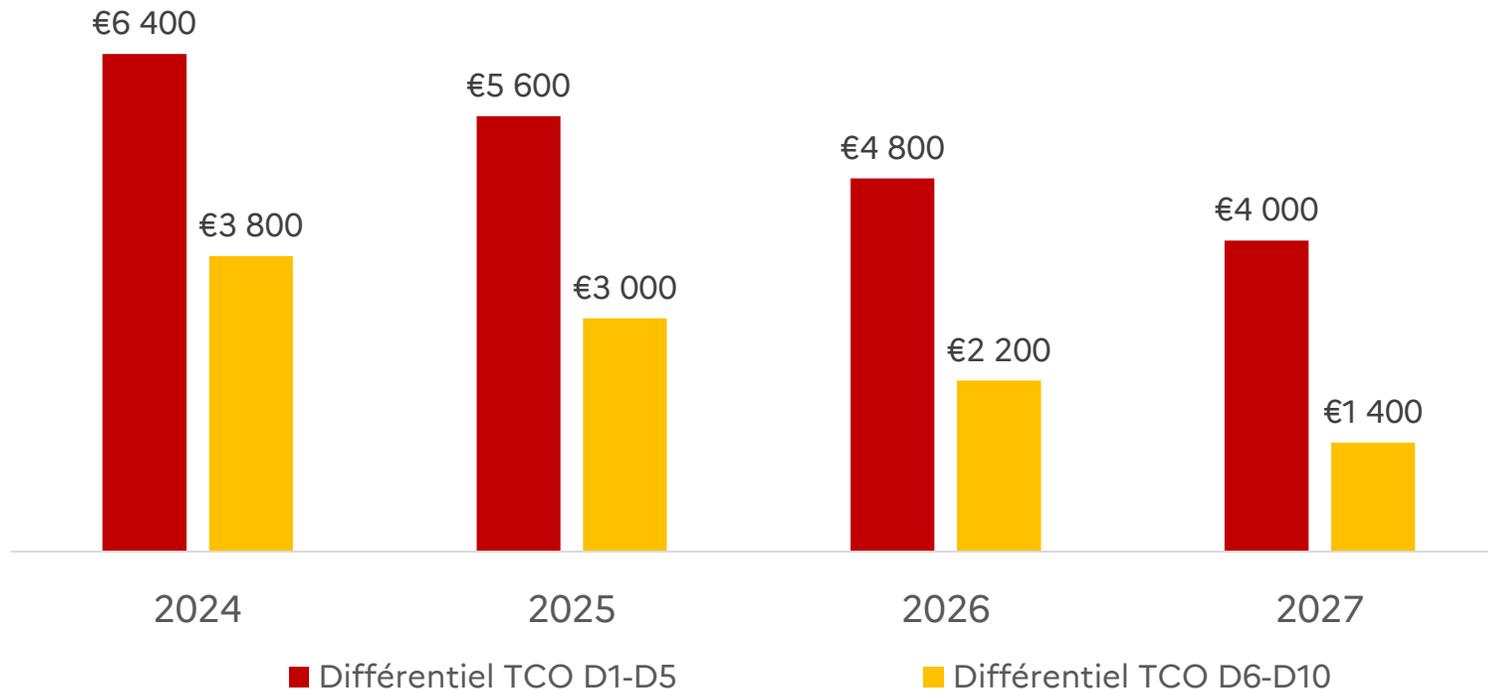
Une aide temporaire justifiée par la hausse du prix du carburant

Seul dispositif réellement incitatif aux mobilités vertes

2. Zoom sur les aides budgétaires au verdissement

Un écart de coût de possession (TCO) encore défavorable au véhicule électrique justifiant le maintien d'aides publiques à l'achat

Différentiel de TCO entre un véhicule électrique et son équivalent thermique

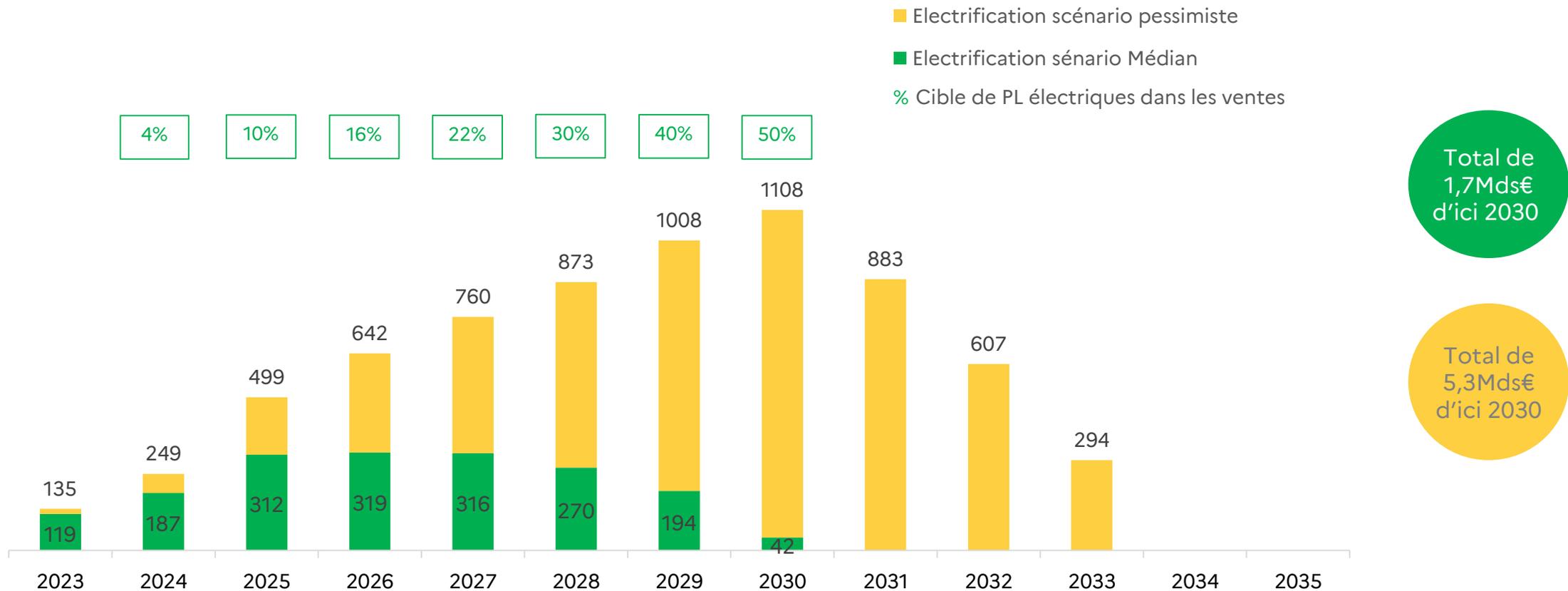


Coût de possession = somme des coûts liés à la possession d'un véhicule sur sa durée de vie :

- Les coûts à l'achat du véhicule et des bornes de recharge si c'est un VE, ajustés des éventuels malus
- Les coûts d'usage: consommation d'énergie, dépenses d'entretien, assurance
- Un taux d'actualisation, qui reflète notamment le coût de l'endettement et la préférence pour le présent, plus élevés pour les ménages modestes.

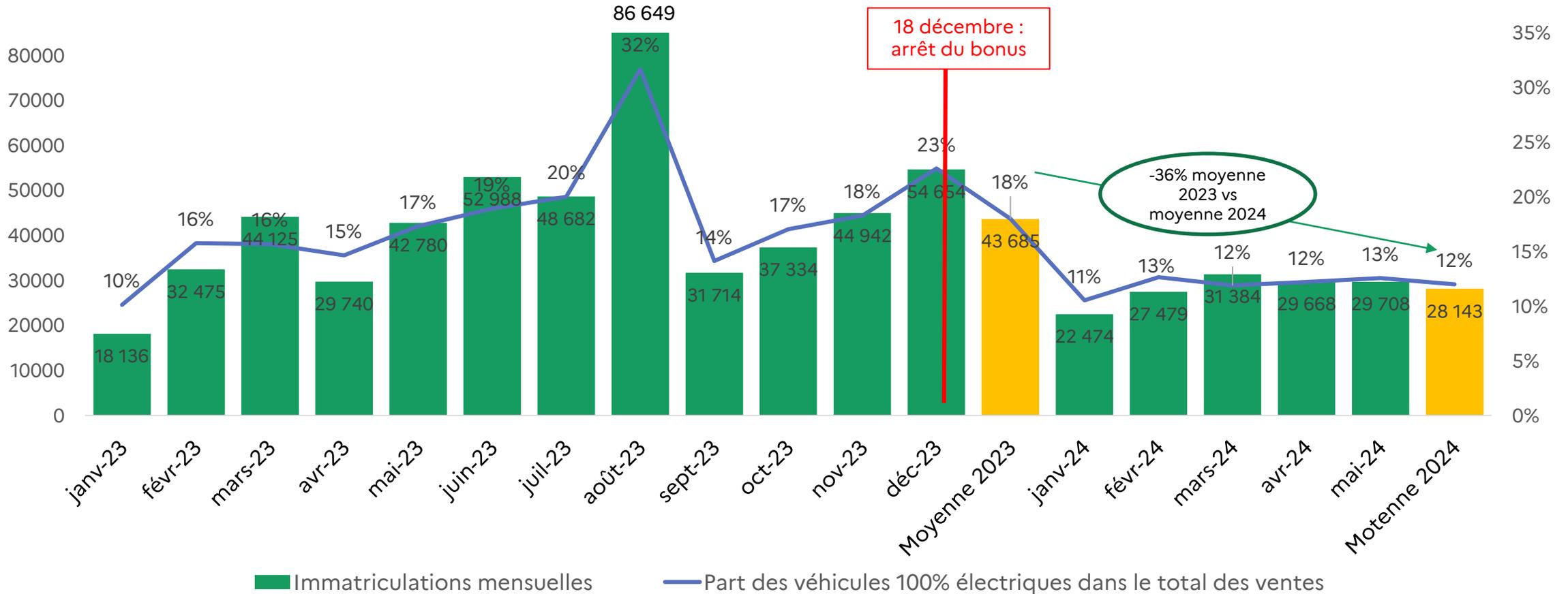
L'écart de TCO est également important pour les poids lourds et le sera sans doute encore jusqu'en 2030 en fonction des volumes vendus

Surcoût total en TCO (sans soutien) de la trajectoire d'électrification des PL de la planification écologique (M€/an)



L'exemple allemand montre qu'un arrêt prématuré des aides à l'achat peut occasionner un ralentissement significatif de l'électrification

Evolution des immatriculations des véhicules particuliers électriques en Allemagne

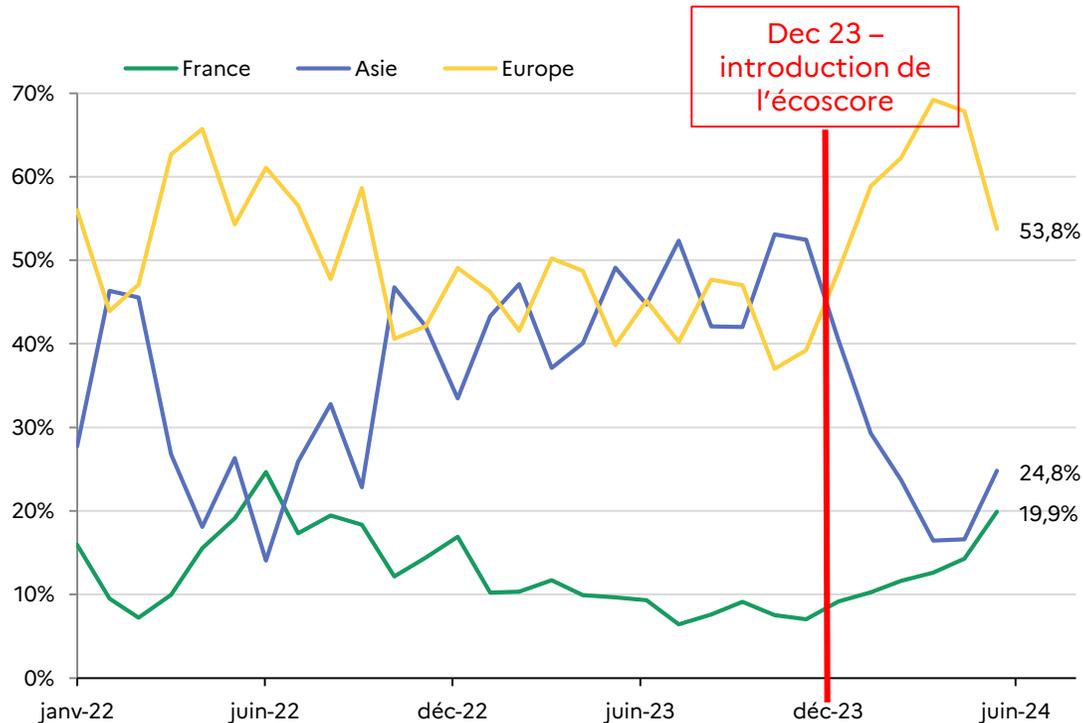


L'éco-score du bonus écologique renforce la compétitivité des véhicules véhicules à la plus faible empreinte écologique

La hausse de la part de marché des véhicules importés d'Asie a été inversée par le critère environnemental

Le maintien d'un bonus favorisera les outils industriels les plus vertueux au global (émissions de GES, économie circulaire...)

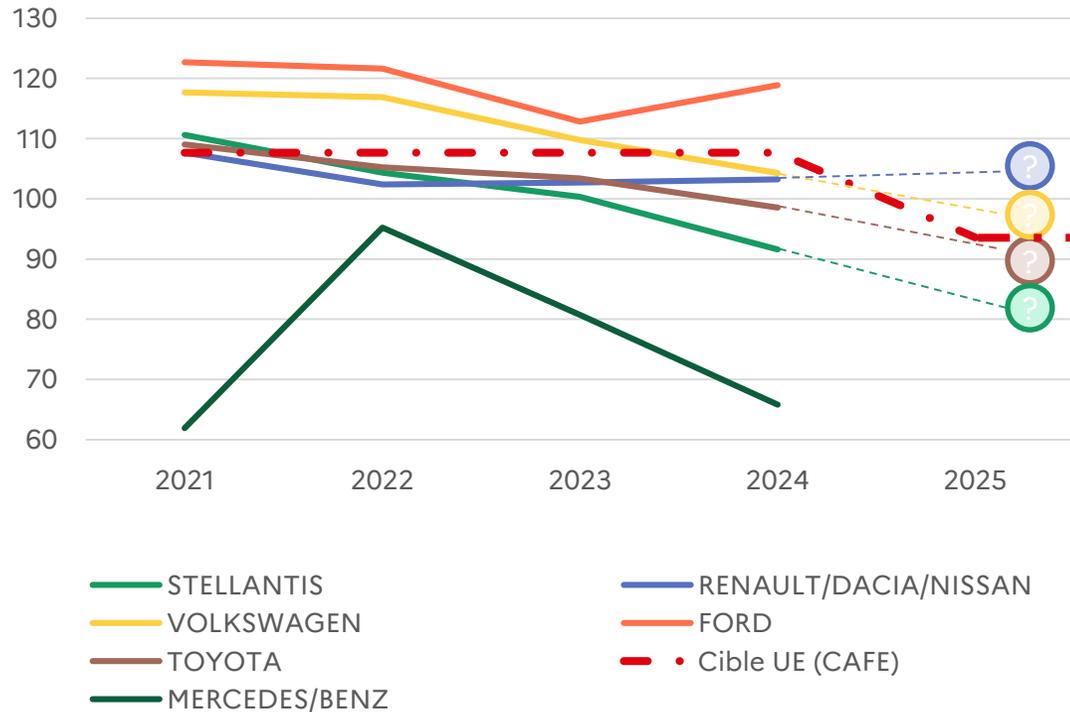
Continent d'assemblage des VE immatriculés:



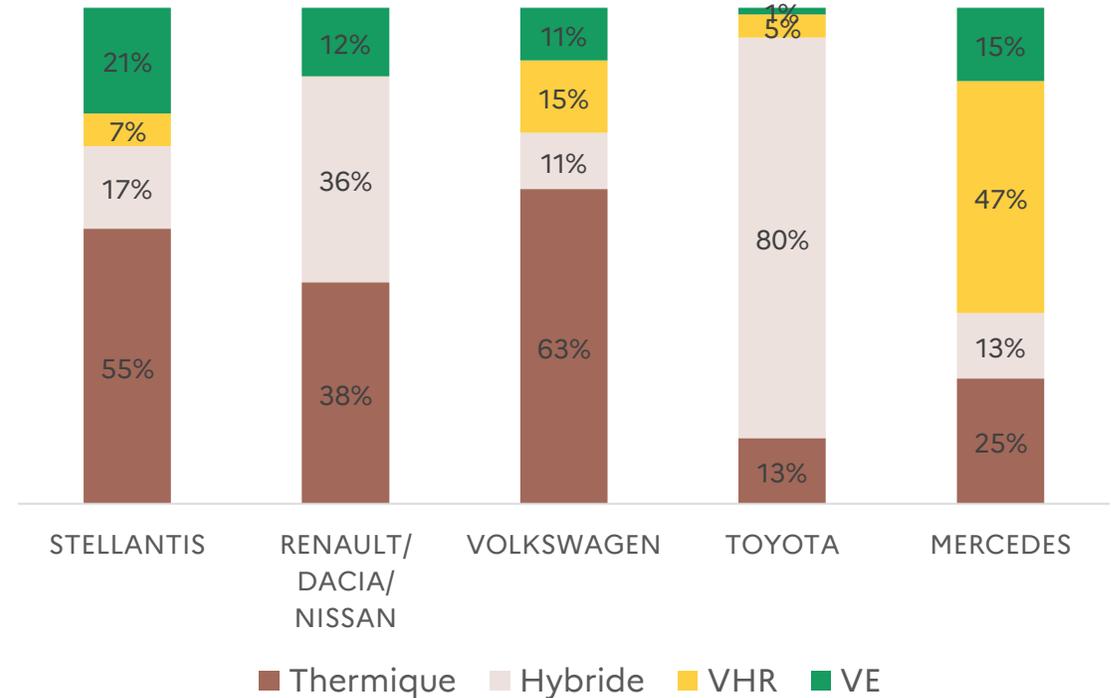
- Préserver le bonus écologique à un niveau significatif permet **aux modèles dont les empreintes écologiques sont les plus vertueuses de disposer d'un avantage concurrentiel essentiel par rapport à l'arrivée massive des véhicules à bas prix mais potentiellement plus polluants**

Certains constructeurs risquent de ne pas atteindre les objectifs de la réglementation UE « Corporate Average Fuel Economy »

Emissions moyennes des véhicules immatriculés en France des principaux constructeurs et réglementation européenne (gCO₂/km)¹



Certains constructeurs s'appuient sur leur gamme Hybride et Hybride rechargeable pour tenir leurs objectifs réglementaires – mix de vente en France en 2024



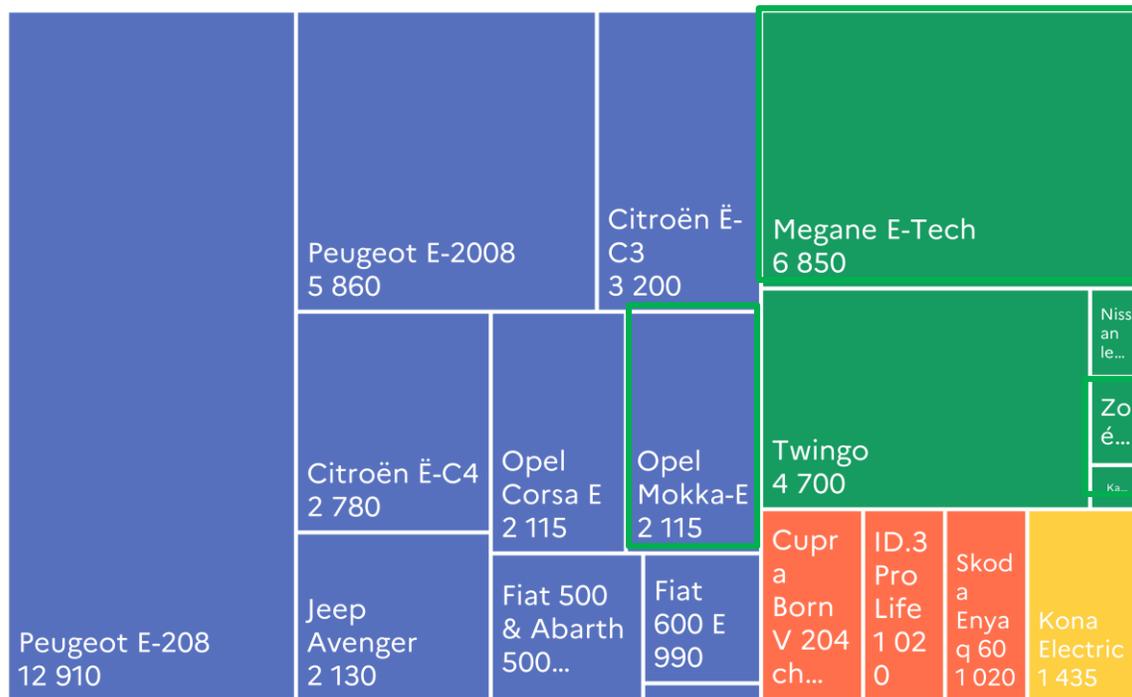
Source : RSVERO (CGDD), climate.ec.europa.eu; 1. La moyenne française des émissions des véhicules neufs n'est pas nécessairement représentative de la tenu de l'objectif réglementaire s'imposant au constructeur, à l'échelle européenne, et dépendant de nombreux autres paramètres

Leasing social : une grande diversité de modèles proposés à des loyers variés

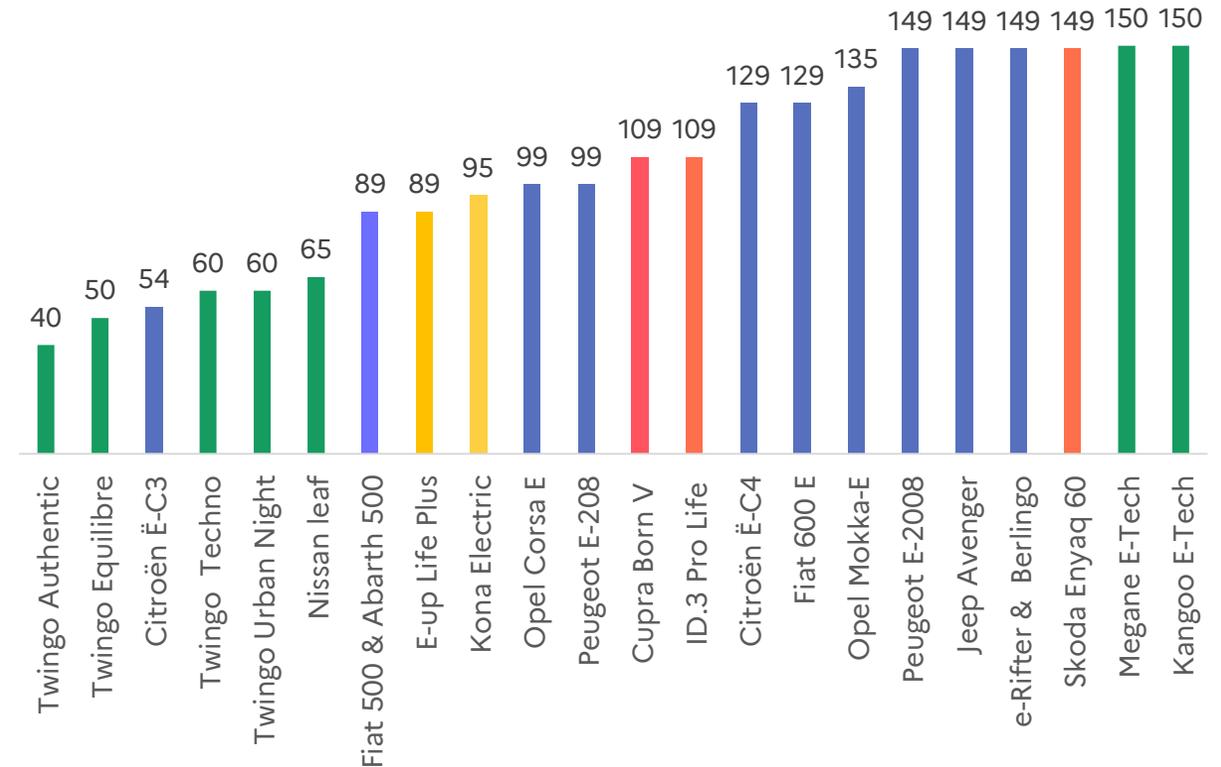
Une diversité de modèles proposés par les constructeurs parmi les 50 000 véhicules loués

Des loyers s'échelonnant de 40€ à 150€/mois

■ Renault ■ Stellantis ■ Hyundai ■ Volkswagen



Véhicule fabriqué en France (= 18% du total)

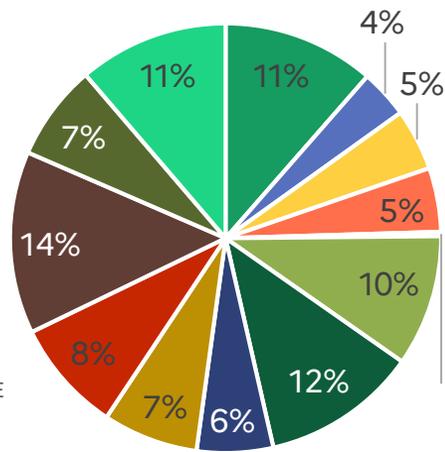


Leasing social : un dispositif qui a plutôt joué son rôle de démocratisation du véhicule électrique

Une répartition géographique homogène

- AUVERGNE-RHONE-ALPES
- BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE
- BRETAGNE
- CENTRE-VAL DE LOIRE
- CORSE
- GRAND EST
- HAUTS-DE-FRANCE
- ILE-DE-FRANCE
- NORMANDIE
- NOUVELLE-AQUITAINE
- OCCITANIE
- PAYS-DE-LOIRE
- PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

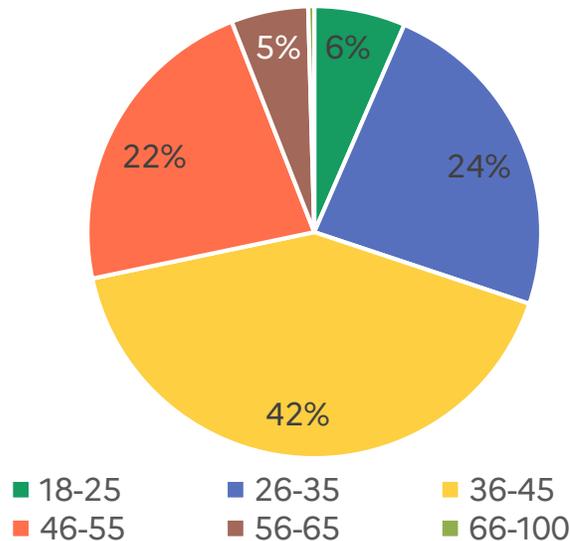
Répartition par région



45% de clients en milieu rural, 55% en milieu urbain

Des bénéficiaires plus jeunes que les clients traditionnels

Âge des bénéficiaires du leasing

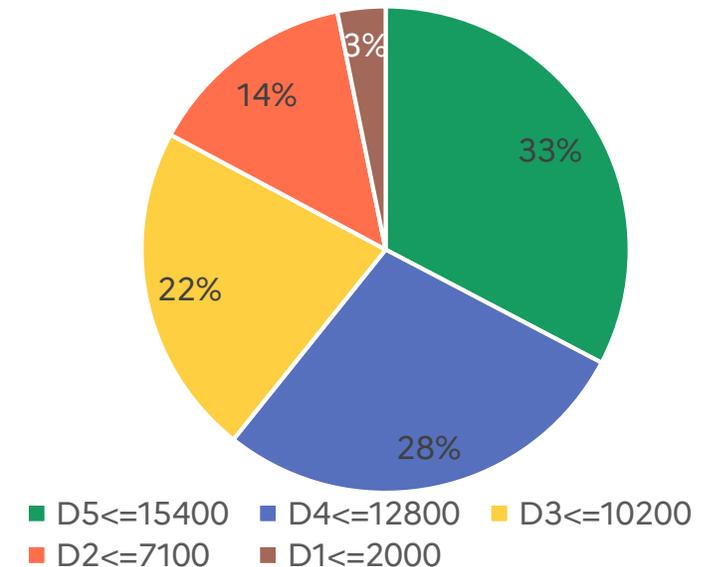


Âge moyen leasing social: ~40 ans

Age moyen acquérir de VE classique: 49 ans

Une part plus importante des véhicules attribués aux D3-D5 qu'aux D1-D2

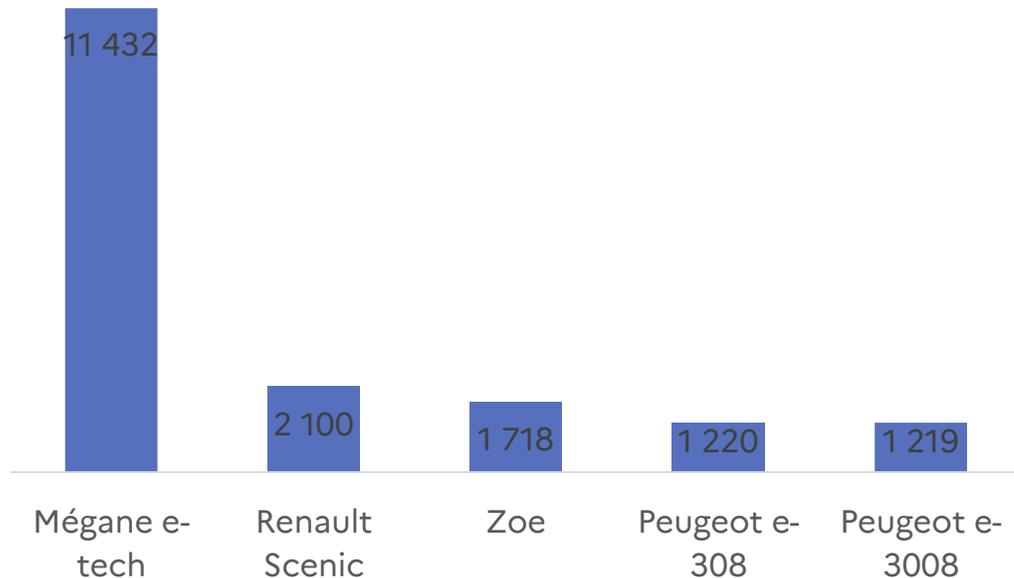
Répartition par décile de revenu



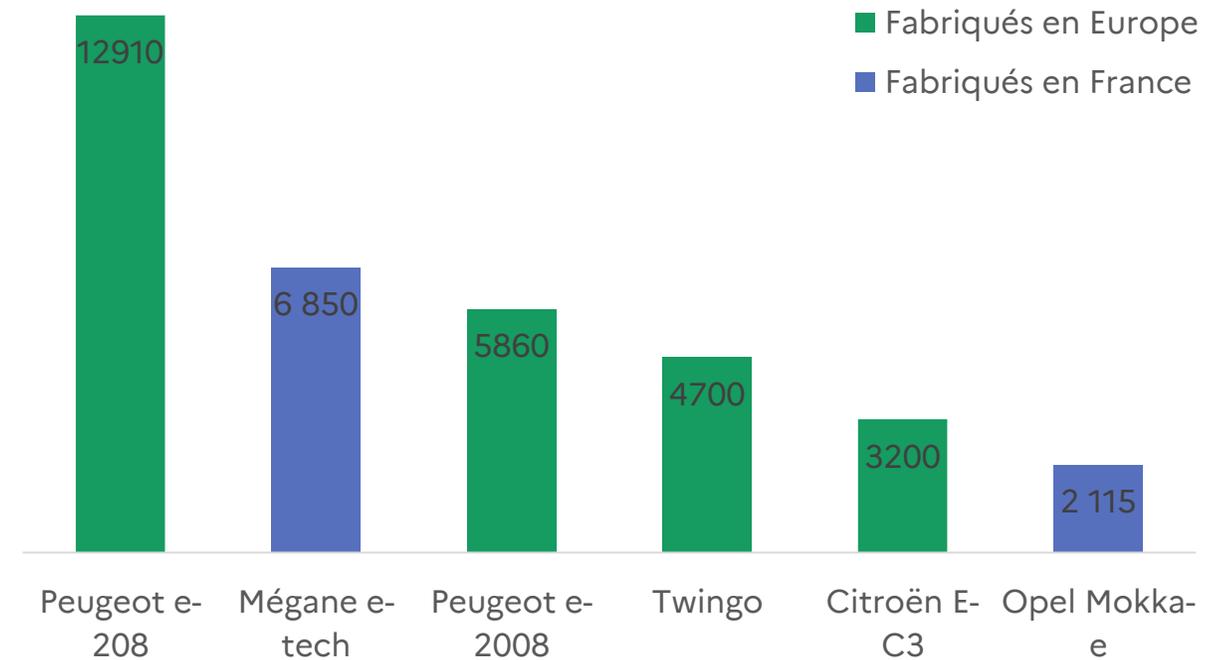
Les D1-D4 ne représentaient en 2022 que 13% des achats de VE, soit 28 000 véhicules. Ils auront bénéficié de 33 000 véhicules rien qu'avec le leasing social en 2024

Leasing Social: les volumes concernés pourraient représenter un débouché significatif pour les industriels français au vu des volumes de ventes actuels

Immatriculations 2023 de véhicules électriques fabriqués en France (21000 véhicules sur 159000)



Volumes loués sur les 6 premiers véhicules de la première vague du leasing social, entre le 1^{er} Janvier et le 15 février 2024 (50000 véhicules au total)



En conclusion : orientations de la planification écologique pour les politiques publiques de soutien au verdissement des véhicules

Environnement

- Compenser l'écart de TCO pour inciter à l'achat de véhicules propres
- Eco-conditionner les aides publiques vers les véhicules les plus vertueux (moins lourds, moins polluants en cycle de vie)
- Inciter à l'achat de véhicules plus léger, y compris moins grand-public comme les quadricycles
- Désinciter par la fiscalité (sans interdire à court terme) ou l'encadrement de la publicité à l'achat des véhicules les plus polluants et/ou très lourds

Finances publiques

- Prévoir et annoncer des trajectoires pluri-annuelles décroissantes en cohérence avec la réduction de l'écart de TCO
- Optimiser le coût budgétaire du leasing en travaillant avec les industriels sur des leviers de baisse du prix de vente
- Faire contribuer, lorsque c'est possible, le secteur privé, idéalement en répartissant la charge sur une assiette large (e.g. écocontribution large)
- Limiter les effets d'aubaine (réduire les aides pour les publics n'en ayant pas besoin pour s'engager dans une démarche de transition)
- Allonger la durée du leasing

Industriel

- Lutter contre les pratiques commerciales déloyales
- Eco-conditionner les aides vers les véhicules les plus vertueux, souvent fabriqués en France et/ou en Europe
- Offrir par des trajectoires industrielles et des dispositifs comme le leasing des débouchés de moyen-terme, favorables aux investissements industriels

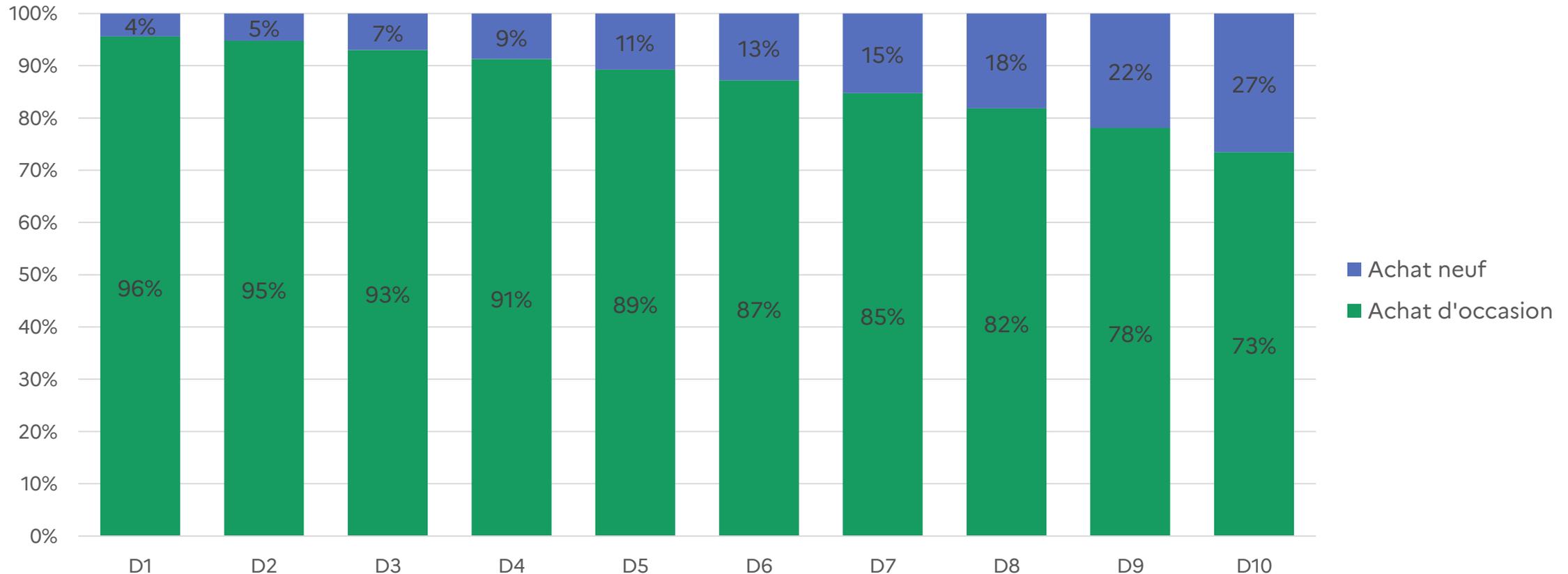
Social

- Différencier les aides en fonction du niveau de revenu
- Renouveler des aides types leasing social
- Limiter les dépenses brunes bénéficiant en particulier aux ménages les plus aisés

3. Zoom sur la fiscalité de l'automobile

Rappel, les malus CO₂ et poids ne s'appliquent principalement qu'aux véhicules neufs*, et concernent donc en moyenne les déciles les plus élevés

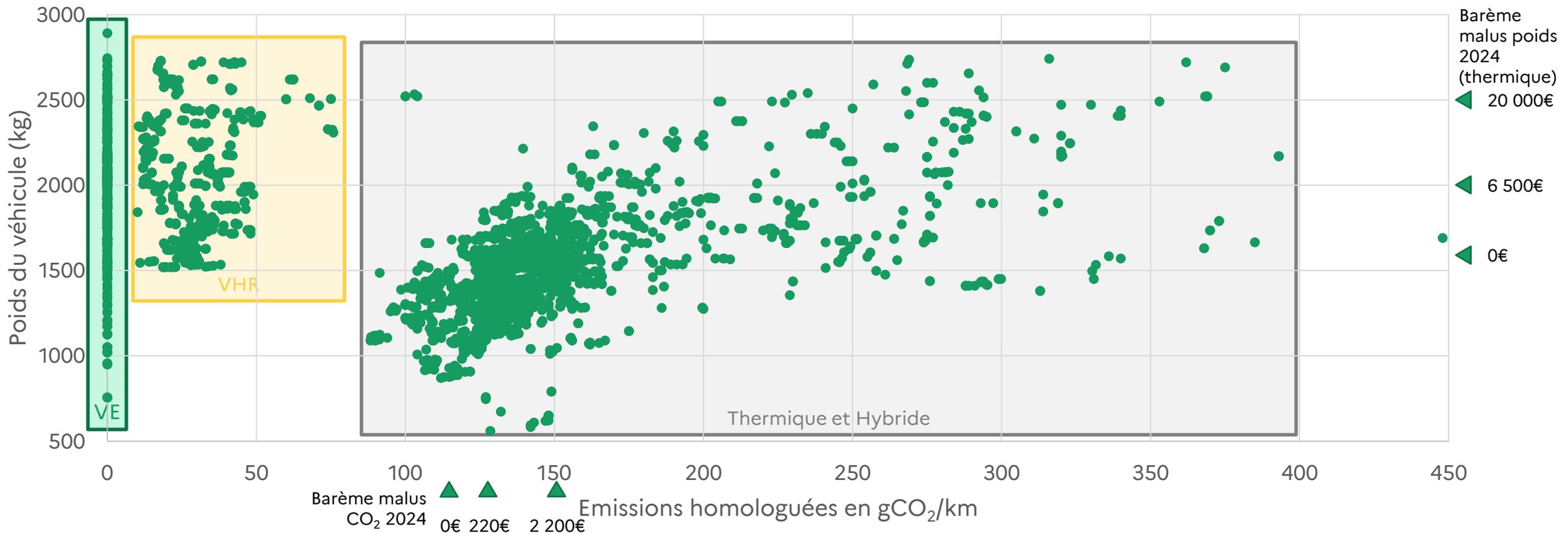
Part des véhicules d'occasion dans les achats de véhicules par décile de revenu (2023, source CGDD)



* ils s'appliquent aussi aux véhicules d'occasion immatriculés pour la 1ère fois en France (importations), avec une réfaction + l'application des barèmes en vigueur à leur date de 1ère immatriculation

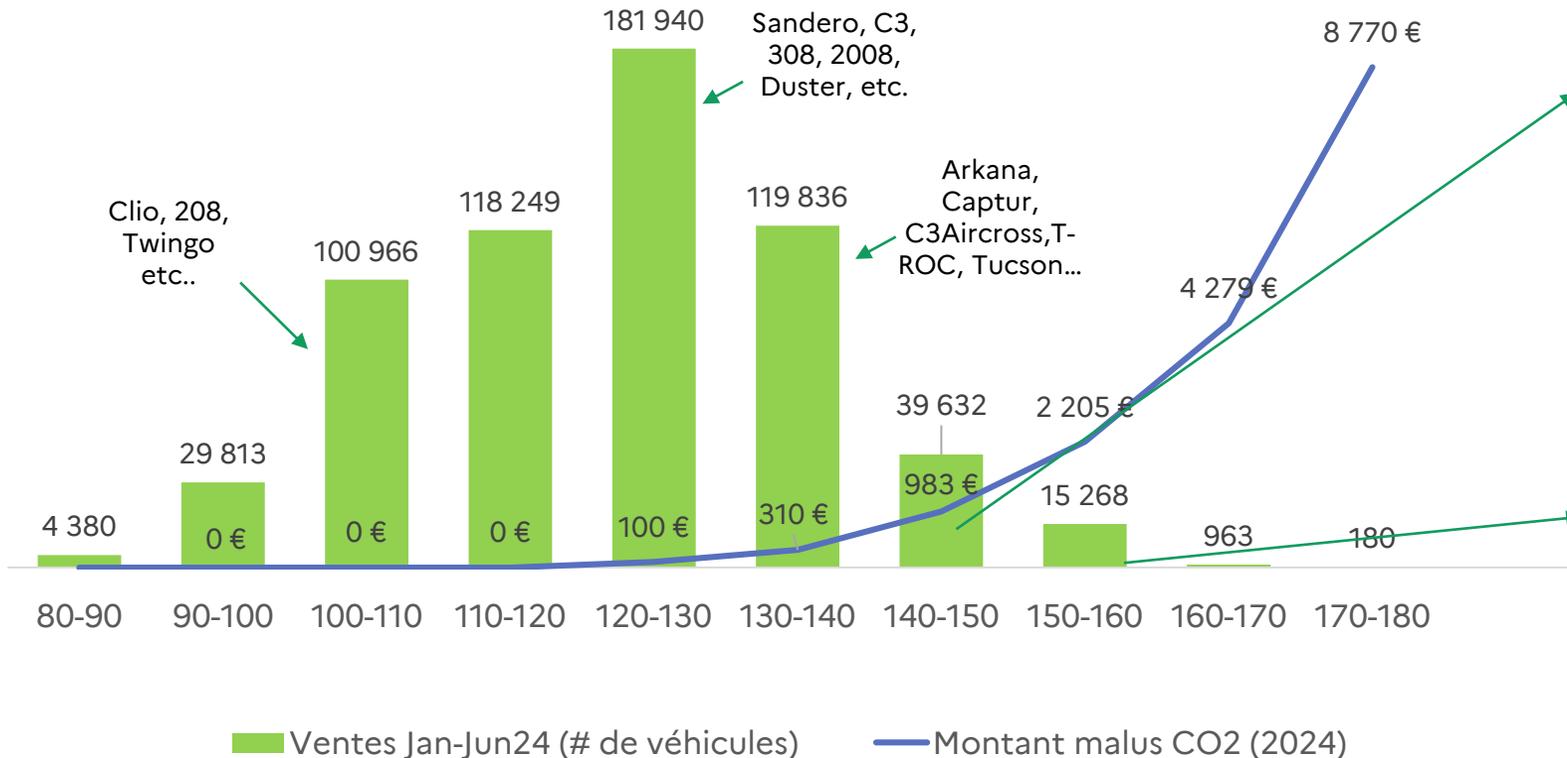
La diversité des véhicules offerts à la vente donne la marge de manœuvre pour un barème à la fois incitatif et qui n'augmente pas la pression fiscale

Distribution des modèles de VP (hors monospace) vendus en 2024 par poids et émissions de CO₂e



Malus CO₂ – à ce stade peu mordant, il exonère de facto la plupart des véhicules, même très émetteurs

Barème du malus CO₂ en 2024 rapporté aux ventes 2024YTD



Exemple de véhicules concernés

BMW Série 2: prix de vente de 50k€. Malus CO₂ de 1172€, soit 2% du prix de vente.

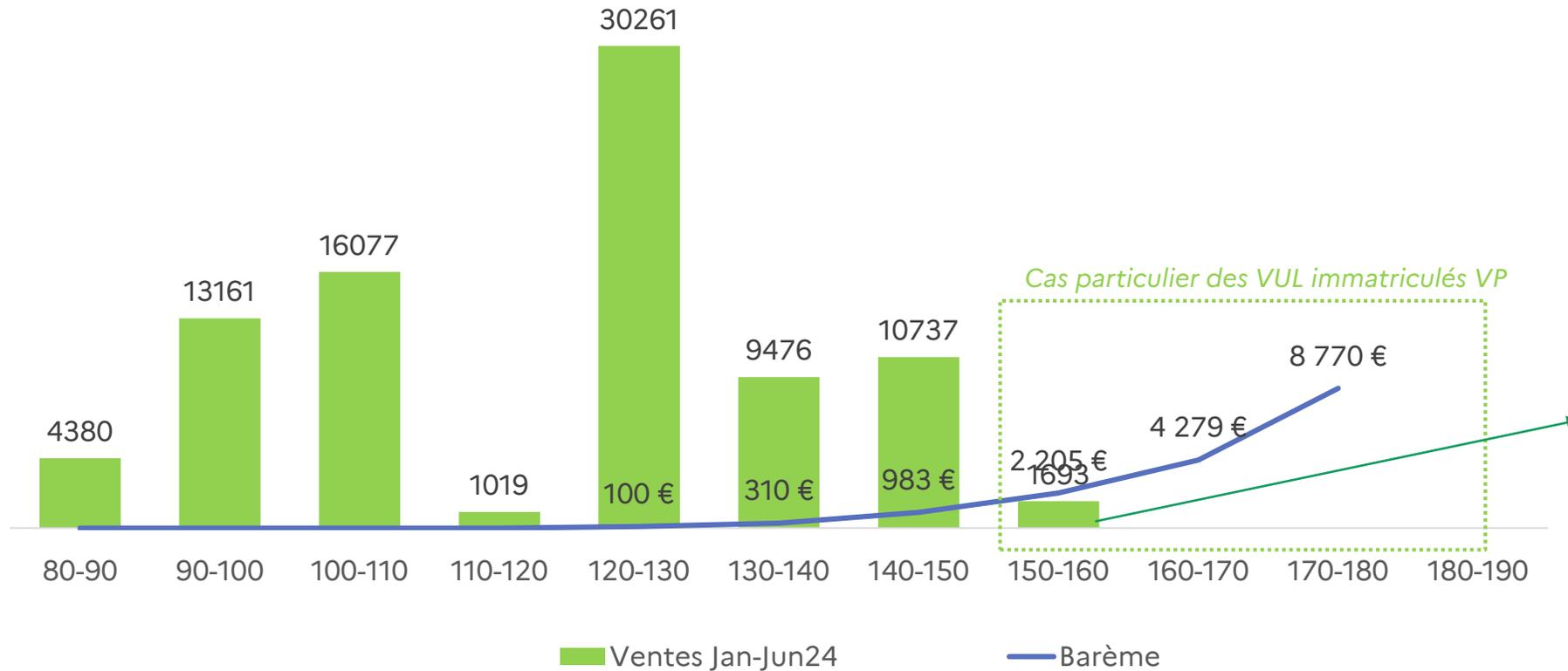


Audi A5: prix de vente de 53k€, malus CO₂ de 2900€, soit 5% du prix de vente



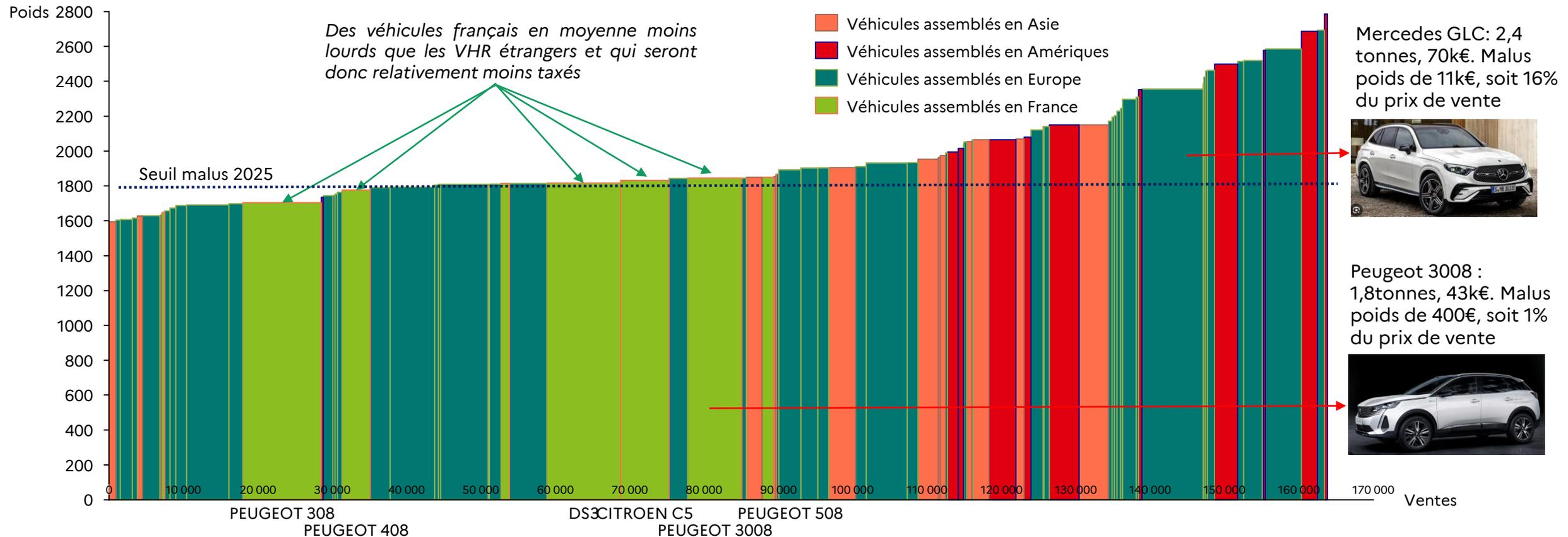
Malus CO₂ – En particulier, jusqu'à 130gCO₂, seuls de faibles volumes de véhicules fabriqués en France sont impactés par un malus significatif

Barème du malus CO₂ 2024 rapporté aux ventes de véhicules fabriqués en France



Malus poids – Les Véhicules hybrides rechargeables (VHR) seront soumis dès 2025 au malus, impactant moins les véhicules fabriqués en France, plus légers

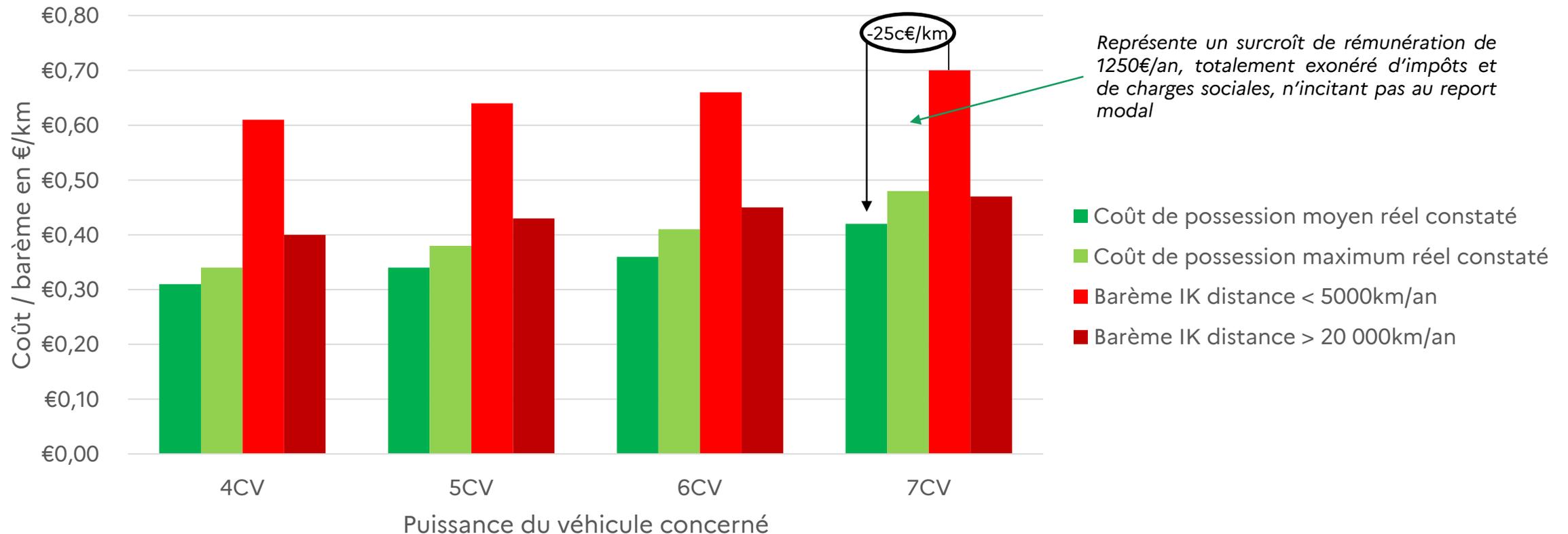
Répartition des ventes annuelles de VHR par poids (ordonnées) et volume de ventes annuelles (abscisses)



Source : RSVERO, CGDD

Indemnités Kilométriques - un barème près de deux fois supérieur aux coûts réels de possession (TCO) constatés pour les distances < 5000km/an

Barème des IK par puissance comparé au TCO réellement constaté (€/km)



Véhicule de fonction – le régime fiscal actuel de l'Avantage en Nature (30%) sous-estime l'usage personnel de ces véhicules

1M

De bénéficiaires de véhicules de Fonction (cadres, entrepreneurs..)

~60%

Des voyageurs/km en véhicules de fonction pour des motifs personnels

70%

D'exonération de charges sociales et d'IR (30% d'AEN)

50%

D'abattement si le véhicule est électrique (plafond à 1800/an)

- L'usage du véhicule de fonction pour un usage personnel constitue un avantage en nature (AEN) qui est fiscalisé au même titre qu'un salaire
- Les règles de l'URSSAF fixe à 30% seulement de la valeur du véhicule cet usage personnel, le reste est donc exonéré de charges sociales et d'IR
- **La réalité des usages est l'inverse : les enquêtes montrent que près de 60% sont des déplacements pour motifs personnels**
- Beaucoup de cadres bénéficient d'un véhicule de fonction qu'ils n'utilisent pas pour leurs déplacements pro, dans une logique purement statutaire

En conclusion : orientations de la planification écologique pour la fiscalité automobile

Environnement

- Augmenter les malus poids et CO₂ pour freiner l'achat des véhicules les plus polluants et inciter à l'achat de véhicules plus vertueux
- Inciter au report modal en limitant l'avantage fiscal induit représenté par la surévaluation des indemnités kilométriques par rapport au coût d'usage réel...
- ... et par le forfait d'Avantage en Nature des véhicules de fonction qui sous-estime la part des déplacements personnels

Finances publiques

- Taxer plus lourdement les achats de véhicules les plus polluants et injustifiés par un usage spécifique
- Revenir sur les exonérations fiscales injustifiées, a fortiori des ménages les plus aisés
- Plafonner les mécanismes d'exonération fiscale

Industriel

- Taxer les VHR les plus lourds, majoritairement importés

Social

- Utiliser les malus poids et CO₂ qui ne concernent principalement que les achats en neuf et sont payés majoritairement par les ménages les plus aisés
- Préserver de fiscalité des solutions de mobilité vertueuse adaptées à tous les usages : forfait de mobilité durable et équivalent, ou véhicule vertueux