

Fiscalité automobile : une réforme est nécessaire

Les voitures polluantes sont encore largement exonérées du principe du pollueur-payeur

Octobre 2022

Résumé exécutif

Transport & Environment publie *The Good Tax Guide*, une analyse comparative de l'ensemble des systèmes de taxation des voitures en Europe. Les enseignements de ce rapport inédit sont préoccupants pour la France : entre incitations fiscales à l'électrification des voitures trop faibles et soutien massif aux véhicules thermiques, **les voitures polluantes sont encore largement exonérées du principe du pollueur-payeur.**

Ces défaillances de la fiscalité automobile française contribuent à l'important **retard du secteur** du transport léger de passager **sur ses objectifs climatiques** et favorisent la **perte de vitesse** du pays dans la course à l'électrification du marché automobile. Ce constat est d'autant plus dommageable que la France figurait initialement parmi les leaders européens en la matière.

Dans ce contexte, T&E appelle à **prioriser les réformes suivantes** :

1. Supprimer tous les soutiens fiscaux encore accordés aux thermiques :

- Extinction immédiate de la remise sur les prix à la pompe,
- Exclusion de l'ensemble des véhicules thermiques de la prime à la conversion,
- Suppression des avantages fiscaux accordés aux véhicules hybrides rechargeables.

2. Renforcement de l'avantage fiscal de l'électrique sur le thermique :

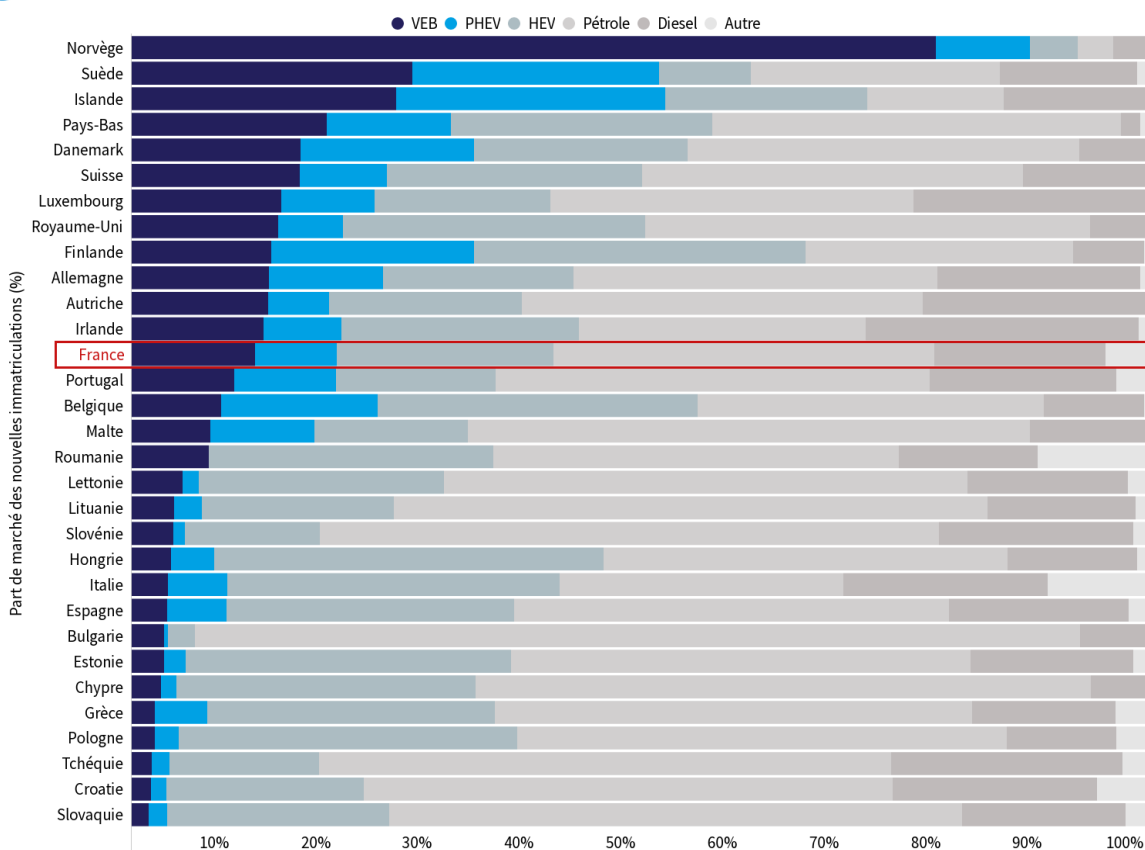
- Réforme de la Taxe sur les Véhicule de Société (TVS) et du malus CO₂ pour les appliquer à l'ensemble des véhicules thermiques, avec un seuil de déclenchement à 20 gCO₂/km et une révision du barème,
- Réforme des autres dispositifs fiscaux applicables aux véhicules de société (amortissement, avantage en nature) pour favoriser plus nettement l'électrique.

Ces recommandations sont détaillées dans la [section 3](#) de la présente note.

1. La France en perte de vitesse sur l'électrification du marché automobile

Le secteur des transports, première source d'émissions de gaz à effet de serre en France, a pris un important retard sur ses objectifs climatiques : entre 1990 et 2019, les émissions nationales générées par ce secteur ont augmenté de 12 %¹. La lenteur de l'électrification du marché automobile français est en partie responsable de ce retard (entre 1990 et 2019, les émissions associées aux voitures particulières ont augmenté de 5 %²) et menace de le rester. Entre 2015 et le premier semestre 2022, le pays est passé de la cinquième³ à la treizième place⁴ européenne pour la part des voitures électriques dans le total des ventes de véhicules particuliers neufs⁵. Ce constat est d'autant plus dommageable que la France comptait initialement parmi les leaders continentaux en la matière : à l'appui de constructeurs qui avaient rapidement adopté le virage électrique (avec, par exemple, la sortie de la Renault Zoé en 2012).

France: 13e place européenne pour la part des VE dans le total des immatriculations



Source : ACEA 2022 - Données sur les immatriculations de véhicules à carburant alternatif

¹ Analyse de T&E basée sur les données de l'UNFCCC.

² *Ibid.*

³ Derrière la Norvège, la Suisse, le Danemark et les Pays-Bas.

⁴ Derrière la Norvège, la Suède, l'Islande, les Pays-Bas, le Danemark, la Suisse, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Finlande, l'Allemagne, l'Autriche et l'Irlande.

⁵ Analyse de T&E sur la base des données de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA).

2. La fiscalité automobile française freine la transition électrique

2.1. Des instruments pertinents sur le plan théorique

La France est le premier pays européen à avoir introduit (en 2008-2009) un double dispositif de bonus-malus à l'achat de véhicules neufs en fonction des émissions de CO₂. Cet outil incitatif efficace est présenté comme une bonne pratique^{6,7} et est aujourd'hui adopté par 14 pays sur le continent.

De même, la France est l'un des deux premiers pays européens (avec la Norvège) à s'être doté d'un malus au poids. Introduite en 2022, cette taxe est un levier pertinent d'amélioration de la performance environnementale des véhicules, en encourageant l'achat de véhicules plus légers et efficaces.

La France se distingue également par sa fiscalité sur la possession de véhicules. A la différence des autres pays européens, cette dernière s'applique en effet uniquement aux entreprises, via l'ex-TVS (taxe sur les véhicules de société)⁸. Il s'agit d'une approche intéressante sur le plan politique (les entreprises étant plus à même de supporter une charge fiscale annuelle que les ménages) et climatique (le parc des véhicules de société étant à la fois l'un des principaux facteurs d'émissions en France et un levier important pour accélérer la transition vers l'électrique⁹).

2.2. Un système fiscal inefficace et inadapté

2.2.1. Des incitations à l'électrification insuffisantes

En premier lieu, les seuils de déclenchement associés aux dispositifs qui composent la fiscalité automobile française sont trop élevés, atténuant l'incitation à acquérir des véhicules performants sur le plan environnemental. En 2021, le seuil de déclenchement du **malus CO₂** (133 gCO₂/km) conduisait ainsi à exonérer les 2/3 des véhicules thermiques neufs (66 % des véhicules thermiques vendus se situaient alors sous le seuil de déclenchement)^{10,11}. C'est le cas, par exemple, d'une Peugeot 208 roulant à l'essence ou au diesel, modèle de voiture le plus vendu en 2021.

Pour le tiers des véhicules thermiques effectivement taxés, les niveaux d'imposition n'augmentent pas suffisamment à mesure que les émissions s'accroissent. L'effet incitatif est ainsi fortement atténué : seuls 3 % des véhicules thermiques neufs achetés en 2021 étaient concernés par un malus CO₂ de plus de 1 000 €^{12,13}.

⁶ European Environment Agency, [Appropriate taxes and incentives do affect purchases of new cars](#), avril 2018.

⁷ ICCT, [Practical lessons in vehicles efficiency policy: the 10 year evolution of France's CO₂-based bonus-malus \(feebate\) system](#), mars 2018.

⁸ La TVS a été supprimée au 1^{er} janvier 2022 et remplacée par les deux taxes annuelles sur les émissions de CO₂ et l'ancienneté du véhicule. Il s'agit néanmoins principalement d'un changement de dénomination.

⁹ T&E, [Électrification des voitures de société, une réforme fiscale est nécessaire](#), janvier 2022.

¹⁰ Analyse de T&E basée sur les données de Data Force (2022).

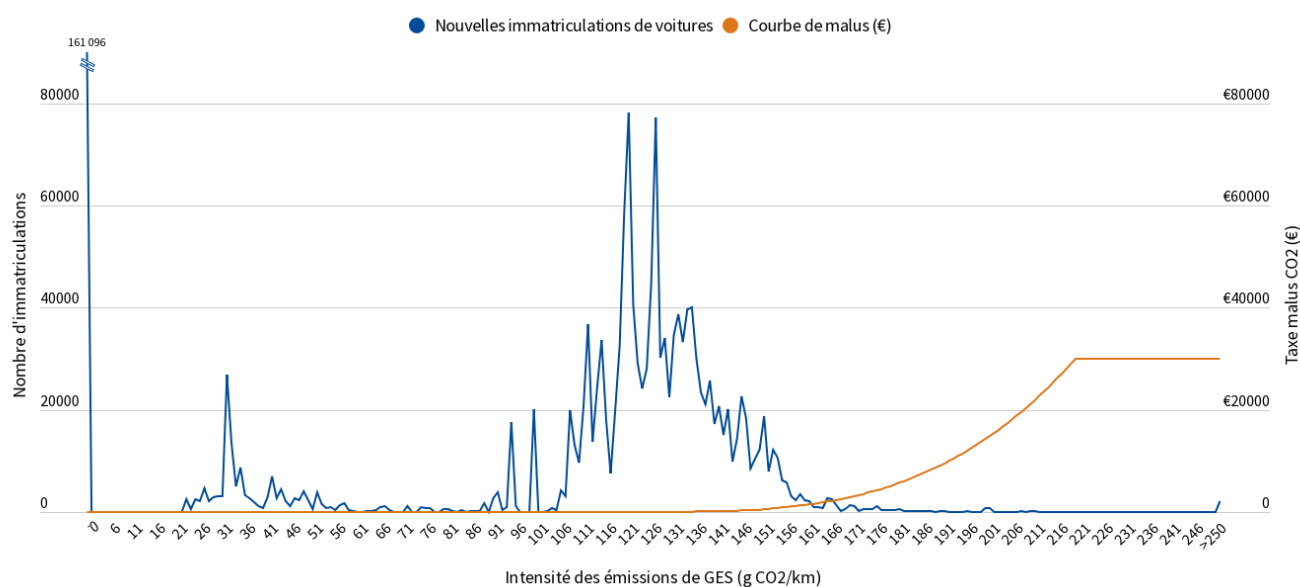
¹¹ De façon illustrative, l'abaissement du seuil à 128 gCO₂/km (seuil applicable en 2022) aurait conduit à exempter plus de la moitié des véhicules thermiques neufs vendus en 2021 (54 %). L'abaissement à 123 gCO₂/km (prévu pour 2023) conduirait à l'exemption de 4 véhicules thermiques neufs sur 10 vendus en 2021 (39 %).

¹² Ceux dont le niveau d'émission est supérieur à 155 gCO₂/km.

¹³ Analyse de T&E basée sur les données de Data Force (2022).

En moyenne, un particulier achetant un véhicule thermique en 2021 devait s'acquitter d'un malus CO2 de 242 €, un chiffre très peu incitatif au regard du prix d'une voiture neuve¹⁴. A titre de comparaison, aux Pays-Bas (l'un des trois pays européens qui disposent des systèmes fiscaux les plus incitatifs), un particulier paie en moyenne 6 405 € lors de l'achat d'un véhicule thermique roulant à l'essence.

La grande majorité des véhicules thermiques ne sont pas ou peu affectés par le malus CO2



Source : Dataforce, 2022. Nouvelles immatriculations de voitures 2021. Courbe de malus 2021

L'effet de la **Taxe sur les Véhicules de Société (TVS)**, payée annuellement par les entreprises pour les voitures qu'elles détiennent¹⁵, est lui aussi très faible : seuls 2,3 % des véhicules fonctionnant au pétrole achetés en 2021 seront par exemple affectés par un niveau de taxation annuel supérieur à 1 000 €¹⁶.

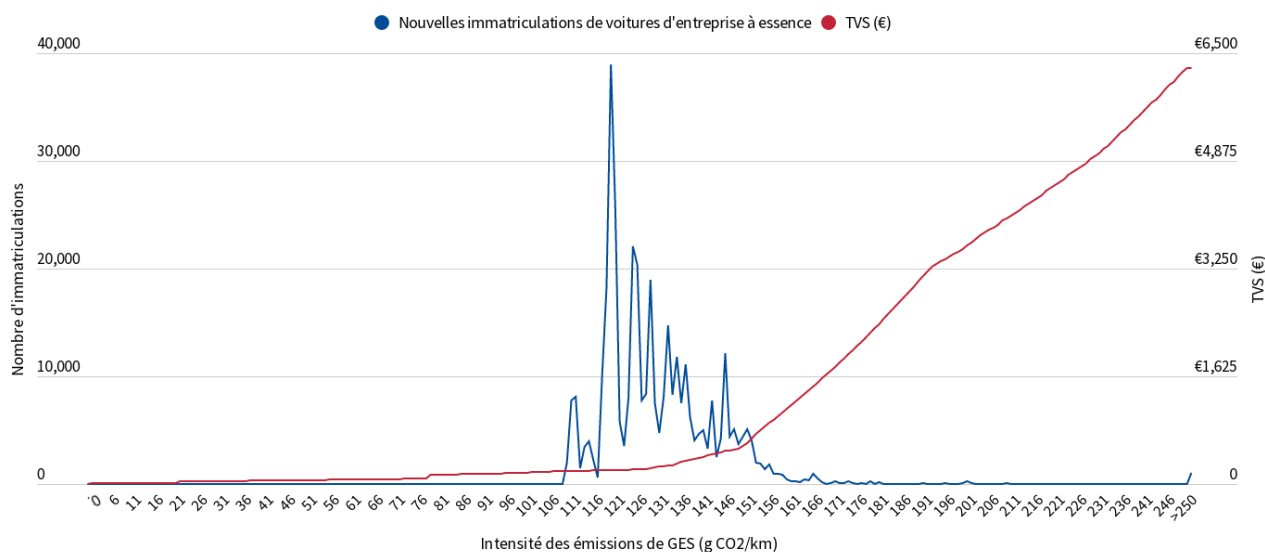
¹⁴ Ce chiffre monterait à 368 € en 2022, compte tenu du nouveau seuil de déclenchement et de la révision du barème.

¹⁵ La TVS a été supprimée au 1^{er} janvier 2022 et remplacée par deux taxes (taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et taxe annuelle sur l'ancienneté du véhicule). Il s'agit principalement d'un changement de dénomination.

¹⁶ Les voitures émettant plus de 156 gCO₂/km.



Seule une minorité de véhicules de société thermiques sont affectés par un niveau élevé de TVS



Source : Dataforce, 2022. Nouvelles immatriculations de voitures 2021.

Note: Seuls les voitures essence sont considérées ici car le barème TVS est différent pour le diesel

Le régime fiscal actuel de **l'avantage en nature** n'incite lui non plus pas suffisamment à choisir l'électrique plutôt que le thermique¹⁷. Du point de vue de l'employé, le coût d'une voiture de fonction thermique en location est ainsi à peu près égal au coût de son homologue électrique, avec une fiscalité très faible sur le thermique, ce qui nous distingue fortement de nos voisins européens.

Enfin, 99,5 % des immatriculations de véhicules thermiques ne seront pas affectées par le **malus au poids**, en raison d'un seuil de déclenchement trop élevé (1,8 tonne)¹⁸. Un gros SUV de type DS7 Crossback (1,5 tonne) est ainsi logé à la même enseigne qu'une citadine de type Citroën C1 (915 kilos) du point de vue de cette taxe.

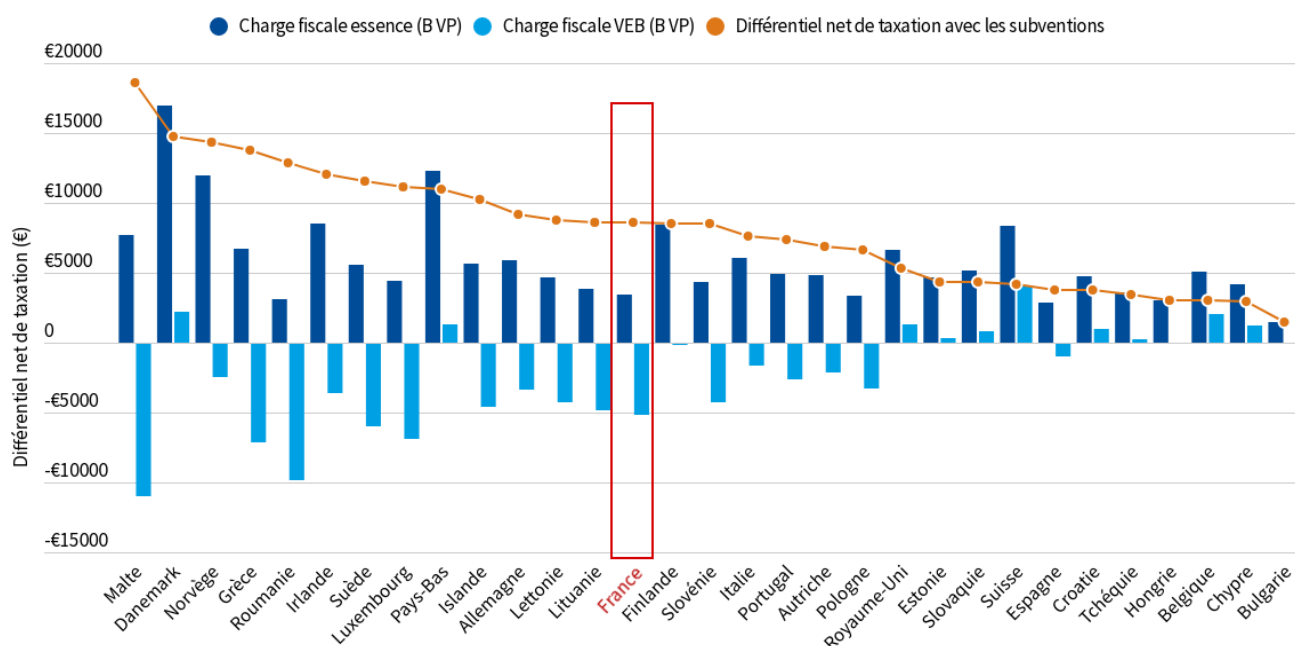
Au final, toutes taxes et subventions comprises (dont celles pesant sur les carburants et l'électricité), l'avantage fiscal de l'électrique sur le thermique n'apparaît pas suffisamment élevé pour encourager réellement la transition du marché¹⁹. Pour une citadine de type Peugeot 208, l'avantage de l'électrique par rapport à l'essence ne s'élève ainsi qu'à 8 585 € sur 10 ans, soit 71,5 € par mois. Cela place la France à la 14^{ème} place des pays européens ayant les systèmes fiscaux les plus incitatifs sur ce segment. Cet avantage est par ailleurs comparativement plus élevé pour des modèles plus lourds et énergivores : pour un modèle de type Citroën C4, l'avantage fiscal de l'électrique s'élève à 10 775 € sur 10 ans, soit 89,8 € par mois.

¹⁷ T&E, [Électrification des voitures de société, une réforme fiscale est nécessaire](#), janvier 2022.

¹⁸ Analyse de T&E dans le cadre du Good Tax Guide (octobre 2022).

¹⁹ *Ibid.*

Le différentiel de taxation entre les modèles thermiques et électriques n'apparaît pas suffisamment élevé en France



Source : Analyse T&E basée sur des sources nationales au 1er septembre 2022
 Note : Calculs pour dix ans, pour un véhicule particulier de petit segment (B)

2.2.2. La France, championne d'Europe du soutien aux véhicules thermiques

Au-delà de ces insuffisances, la fiscalité automobile française tolère encore de nombreux soutiens aux voitures thermiques.

Pour les particuliers, l'achat d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion²⁰ ouvre encore droit à une **prime à la conversion** (jusqu'à 3 000 €). La France figure ainsi parmi les trois derniers pays européens à continuer à subventionner directement ces véhicules polluants (avec l'Italie et la Roumanie).

Pour les entreprises, le régime fiscal de **l'amortissement** conduit également à subventionner les véhicules émissifs²¹ : en 2021, 95 % des dépenses d'amortissement sont ainsi alloués à des voitures thermiques (émettant plus de 20 gCO₂ / km), soit 2,93 milliards d'euros de dépense publique annuelle qui ne servent pas la transition du parc automobile²².

De même, les entreprises peuvent récupérer une fraction de **TVA** (80 %) sur les carburants fossiles utilisés pour leurs véhicules de société.

A ces incitations contre-productives permanentes s'ajoutent des incitations néfastes temporaires : c'est le cas des plus de 7,5 milliards d'euros de subventions publiques aux carburants fossiles accordées entre

²⁰ Pour des véhicules rejetant jusqu'à 127 g/km de CO₂.

²¹ T&E, [Électrification des voitures de société, une réforme fiscale est nécessaire](#), janvier 2022.

²² *Ibid.*

avril et décembre 2022 dans le cadre de la **remise sur les prix à la pompe** (sans compter la prolongation de la remise à 30 centimes d'euro décidée en octobre 2022)²³. Avec ce dispositif, la France pointe aujourd'hui à la déshonorante première place des pays européens qui soutiennent le plus les carburants fossiles²⁴.

Enfin, les **véhicules hybrides rechargeables** sont encore largement favorisés fiscalement (bonus de 1 000€, réduction d'imposition dans le cadre de l'avantage en nature...). Pourtant, les études démontrent qu'en conditions réelles, ces véhicules émettent entre trois et cinq fois plus de CO₂ que les mesures officielles²⁵.

3. La France doit impérativement réformer sa fiscalité automobile

La fiscalité automobile actuelle ne répond pas à l'urgence de la crise climatique, ni à l'ambition du Président Macron d'accélérer la transition vers le 100 % électrique²⁶. Pour y remédier, T&E propose une série de recommandations visant à exploiter pleinement le potentiel incitatif de la fiscalité et lui permettre de contribuer significativement à la transition électrique du marché automobile. Ces recommandations s'articulent autour de deux orientations :

1. Supprimer tous les avantages fiscaux encore accordés aux véhicules thermiques :

- a. Non prolongation du dispositif de remise à la pompe au delà du 31 décembre 2022 (a minima ciblage avec des critères stricts de revenu et de dépendance à la voiture)
- b. Exclusion des tous les véhicules thermiques de la prime à la conversion
- c. Suppression sur cinq ans (2023-2027) des déductions d'amortissements pour les voitures polluantes²⁷
- d. Abrogation de l'ensemble des avantages fiscaux dont bénéficient encore les véhicules hybrides rechargeables
- e. Soumission des entreprises de plus de 25 véhicules à la TVA sur les carburants fossiles

2. Renforcer les dispositifs existants pour accroître l'avantage fiscal de l'électrique sur le thermique :

- a. Réforme progressive de la TVS (sur dix ans), pour qu'elle s'applique de manière croissante à tous les véhicules thermiques²⁸
- b. Réforme du malus CO₂, avec un alignement sur le barème réformé de la TVS et la fixation d'un seuil de déclenchement à 20 gCO₂ par km

²³ Le Monde, [7,5 milliards d'euros de ristourne sur les carburants : qu'aurait-on pu faire avec une telle somme ?](#), octobre 2022.

²⁴ T&E, [Cuts to fuel taxes](#), septembre 2022.

²⁵ ICCT, [Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles](#), septembre 2020.

²⁶ Les Echos, [Emmanuel Macron : "Il faut une politique massive pour réindustrialiser l'Europe"](#), octobre 2021.

²⁷ T&E, ["Électrification des voitures de société, une réforme fiscale est nécessaire"](#), janvier 2022.

²⁸ *Ibid.*

- c. Réforme du malus au poids, avec un seuil de déclenchement à 1,3 tonnes (1,8 tonnes en excluant le poids de la batterie pour les véhicules électriques), l'inclusion des véhicules hybrides rechargeables (en soustrayant le poids de la batterie) et l'établissement d'un barème progressif
- d. Réforme du régime de l'avantage en nature reposant sur un doublement immédiat de la fiscalité pour les voitures thermiques et les VHR et un élargissement de la base fiscale (intégrant au prix de la voiture tous les impôts, notamment le malus et la TVS)²⁹.

Des aides à la mobilité durable disparates

En août 2022, une étude de l'IDDRI analysait l'ensemble des aides à la mobilité durable proposées par l'Etat et les collectivités locales, parmi lesquelles celles destinées à l'achat d'une voiture électrique neuve ou d'occasion³⁰.

Cette analyse démontre que ces dispositifs sont hétérogènes (avec des différences importantes selon les régions en termes de montants et de conditions d'éligibilité) et génèrent de nombreuses inégalités entre les territoires. A titre d'exemple, l'achat d'un véhicule électrique neuf ouvre droit à une prime de 1 000 à 2 000 € pour les habitants de la Métropole de Lyon contre 1 500 à 6 000 € en Île-de-France. Plus significatif encore : aucune collectivité de Bretagne (Région, EPCI et communes) ne propose d'aides à la mobilité durable, excluant 3,3 millions de personnes de ce soutien complémentaire. Ces aides sont également mal calibrées : concentrées sur le neuf, elles ne bénéficient pas suffisamment à la grande majorité des ménages qui achètent des voitures d'occasion (environ 80 % des ventes de voitures).

Une réforme apparaît nécessaire pour simplifier, harmoniser et rendre plus accessibles ces aides. En particulier, la mise en place d'un guichet unique et d'un référentiel commun sur les conditions d'éligibilité et les montants d'aides constitue une recommandation essentielle. Il apparaît également nécessaire de renforcer ces dispositifs pour qu'ils soient plus ciblés sur les bas revenus et les personnes vulnérables, en situation de précarité mobilité.

Pour plus d'informations

Léo Larivière

Responsable du plaidoyer électrification des flottes

Transport & Environment (T&E) France

leo.larivierel@transportenvironment.org

Mobile: +33(0) 6 66 61 41 83

²⁹ T&E, "[Électrification des voitures de société, une réforme fiscale est nécessaire](#)", janvier 2022.

³⁰ IDDRI, "[Les aides à la mobilité à faibles émissions pour les particuliers en France Métropolitaine. Recensement et comparatif](#)", août 2022.