



Hervé ZAPF,
Avocat associé,
et **Mathieu LE TACON**,
Avocat à la cour,
Cabinet PDGB

Fiscalité des véhicules des entreprises : le prétexte écologique

Certaines mesures fiscales passent inaperçues parce que, très techniques, leur simple lecture ne permet pas d'en saisir la portée concrète.

Tel fût le cas lors de la modification par la loi de finances pour 2006 (1) de la Taxe sur les véhicules de sociétés (TVS) prévue à l'article 1010 du CGI.

Jusqu'à présent la TVS s'élevait à 1 130 € ou 2 440 € par an selon la puissance fiscale du véhicule. Désormais, la TVS est fonction du nombre de grammes de dioxyde de carbone (CO₂) rejeté par kilomètre.

Ainsi, l'entreprise dont le dirigeant roule à bord d'un 4x4 allemand, rejetant 346 g de CO₂/km, versera la bagatelle de 6 574 € de TVS au lieu de 2 440 €.

On peut s'interroger sur l'opportunité d'une fiscalité environnementale fonction du seul taux de CO₂.

Les sociétés qui disposent d'un minibus émettant 230 g de CO₂/km verront pour leur part leur TVS bondir de 1 130 € à près de 4 000 €.

Dès lors qu'un même modèle de véhicule rejette un taux de CO₂ différent selon la motorisation et les équipements retenus, il est impossible d'évaluer avec

précision le pourcentage de hausse de la TVS mais nul doute qu'il est tout à fait considérable.

Non content d'avoir modifié la TVS, le législateur a introduit deux autres dispositions, elles aussi drapées de justifications écologiques.

Ainsi, la loi de finances pour 2006 a limité la déduction de l'amortissement des véhicules émettant plus de 200 g de CO₂/km. Désormais, la fraction du prix d'acquisition de ces véhicules au-delà de laquelle l'amortissement est exclu des charges déductibles est ramenée de 18 300 € TTC à 9 900 € TTC.

La même loi de finances a institué une taxe additionnelle à la carte grise fonction du taux de rejet de CO₂. Ainsi, les véhicules rejetant entre 200 et 250 g de CO₂/km supporteront une surtaxe carte grise de 2 €/g, cette même surtaxe s'élevant à 4 €/g pour les véhicules rejetant plus de 250 g de CO₂/km. On peut s'interroger sur l'opportunité d'une fiscalité environnementale fonction du seul taux de rejet de CO₂ alors même qu'un moteur diesel émet généralement moins de CO₂ qu'un moteur essence.

En tout état de cause, le Gouvernement envisagerait d'ores et déjà de revoir sa copie (2).

→ Repère : Lamy fiscal 2006, § 797, 6108 et s., 6614.

(1) L. n° 2005-1719, 30 déc. 2005, JO 31 déc. ; voir Les Nouvelles Fiscales n° 950, p. 12.
(2) Rép. min. à Moyné Bressaud, n° 89744, JOAN Q, 11 avr. 2006, p. 3966