

The logo for LEASYS, featuring the word in a bold, white, sans-serif font. The letter 'A' is stylized with a red triangle pointing upwards, integrated into the letter's structure.

LEASYS

Guide Fiscalité 2025

06.2025





Sommaire

I	Le certificat d'immatriculation	4
II	Le malus écologique	6
III	La taxe sur la masse en ordre de marche	8
IV	La taxe parafiscale	10
V	La taxe sur affectation (ex TVS)	10
	1 La taxe annuelle sur les polluants atmosphérique	10
	2 La taxe annuelle sur les émissions de CO ₂	11
VI	La récupération de TVA	12
VII	Les amortissements non déductibles	13
VIII	Les avantages en nature	14
IX	Le cadre réglementaire sur la transition énergétique	16
	1 Les ZFE	16
	2 LOM : le verdissement des parcs	18
	3 La directive CSRD	19
X	La taxe annuelle incitative	20
XI	Les certificats d'économie d'énergie	22
XII	Fiscalité des véhicules électriques	23
 ANNEXES		
A1	Imposition des bénéfices	24
A2	Synthèse comptable	25
A3	Statuts juridiques	26



Introduction

En 2025, la fiscalité automobile pour les entreprises est un enjeu crucial, tant pour la gestion des coûts que pour la conformité aux réglementations environnementales. Les entreprises doivent naviguer dans un cadre fiscal en constante évolution, qui prend en compte non seulement les aspects financiers, mais aussi les préoccupations environnementales.

Une compréhension approfondie des règles fiscales et des incitations disponibles peut aider à optimiser les coûts tout en contribuant à des pratiques plus durables.

Leasys s'inscrit au cœur de cet environnement pour vous proposer les solutions de mobilité les plus adaptées en termes de produits, de services avec une offre de véhicules parmi le plus larges du marché.

Vous trouverez dans ce Guide les mesures fiscales et réglementaires qui s'appliquent en 2025 et qui vous aideront à mieux orienter vos prises de décisions. Il s'adapte aux publications de nouvelles évolutions réglementaires.

I Le certificat d'immatriculation

Le prix du certificat d'immatriculation est calculé en tenant compte de différentes taxes et redevances :

**La taxe régionale :**

le taux est fixé par le Conseil Régional. Le montant ne peut toutefois pas dépasser 60 €. Pour la calculer, il est nécessaire de multiplier le tarif d'un cheval fiscal de la région par la puissance fiscale du véhicule ;

La taxe parafiscale :

elle s'applique aux véhicules utilitaires détenus par les professionnels ;

La taxe sur les véhicules polluants (ou malus écologique) :

elle s'applique uniquement pour les véhicules de tourisme ;

La taxe de gestion :

son mandat s'élève à 11 € ;

La redevance acheminement :

son montant est fixé à 2,76 € ; il couvre les frais d'envoi.

Il n'y a plus d'exonération pour les véhicules dits-propres en 2025.

Et pour les véhicules propres (Véhicules électriques, véhicules hydrogène) il n'y a plus depuis le 1^{er} mai 2025 d'exonération de Taxe Régionale sauf dans la région des Hauts de France.



Régions	Régions (départements)	Montant de la taxe régionale (en €)
Auvergne - Rhône-Alpes	Auvergne (03-15-43-63)	43
	Rhône-Alpes (01-07-26-38-42-69-73-74)	43
Bourgogne - Franche-Comté	Bourgogne (21-58-71-89)	60*
	Franche-Comté (25-39-70-90)	60*
Bretagne	Bretagne (22-29-35-56)	60
Centre - Val de Loire	Centre - Val de Loire (18-28-36-37-41-45)	60
Corse	Corse (2A-2B)	43
Grand Est	Alsace (67-68)	60
	Champagne-Ardenne (08-10-51-52)	60
	Lorraine (54-55-57-88)	60
Hauts de France	Nord-Pas de Calais (59-62)	42
	Picardie (02-60-80)	42
Ile-de-France	Ile-de-France (75-77-78-91-92-93-94-95)	54,95
Normandie	Basse-Normandie (14-50-61)	60
	Haute-Normandie (27-76)	60
Nouvelle Aquitaine	Aquitaine (24-33-40-47-64)	53
	Limousin (19-23-87)	53
	Poitou-Charentes (16-17-79-86)	53
Occitanie	Languedoc-Roussillon (11-30-34-48-66)	54,5
	Midi-Pyrénées (09-12-31-32-46-65-81-82)	54,5
Pays de Loire	Pays de Loire (44-49-53-72-85)	51
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Provence-Alpes-Côte d'Azur (04-05-06-13-83-84)	59
Outre-mer	Guadeloupe (971)	41
	Guyane (973)	42,5
	La Réunion (974)	57
	Martinique (972)	30
	Mayotte (976)	30
	St-Pierre-et-Miquelon (975)	3,20

* à partir du 1^{er} juillet 2025.



II Le malus écologique ou malus CO₂

Le Malus écologique est une taxe due lors de la première immatriculation d'un véhicule de tourisme en France qui vise à inciter les acheteurs à s'orienter vers des véhicules moins polluants.

Au 1^{er} mars 2025, le barème 2025 est appliqué et le seuil de déclenchement du malus CO₂ est donc fixé à 113 g de CO₂ par km.

Ce barème doit être sévéré de 5 g chaque année jusqu'en 2027.

Exonérations, minorations et abattement sur le malus véhicules neufs

Exonérations

VU, dérivés VP y compris les réversibles, VASP, VP carrosserie « Handicap », véhicules diplomatiques

Minoration

- Pour famille nombreuse de 20 g de CO₂ par kilomètre par enfant à charge, à compter du 3^e enfant et pour un seul véhicule de 5 places assises et plus par foyer (Article L421-70 du CIBS).
- Pour les entreprises, si le véhicule comporte au moins 8 places assises, de 80 g de CO₂ par kilomètre jusqu'au 28 février 2025, 85 g à compter du 1^{er} mars 2025, 90 g en 2026 et 95 g en 2027 (Article L421-66 du CIBS).

Lorsque ces deux minorations sont applicables, il est retenu la plus élevée des deux.

Abattement de 40% sur les émissions de CO₂ des véhicules superéthanol d'origine constructeur

Emissions de CO ₂	Montant			
WLTP en g/km	Jusqu'au 28/02/25	du 01/03/25 au 31/12/25	2026	2027
102	0 €	0 €	0 €	50 €
103	0 €	0 €	0 €	50 €
104	0 €	0 €	0 €	75 €
105	0 €	0 €	0 €	100 €
106	0 €	0 €	0 €	125 €
107	0 €	0 €	0 €	150 €
108	0 €	0 €	50 €	170 €
109	0 €	0 €	75 €	190 €
110	0 €	0 €	100 €	210 €
111	0 €	0 €	125 €	230 €
112	0 €	0 €	150 €	240 €
113	0 €	50 €	170 €	260 €
114	0 €	75 €	190 €	280 €
115	0 €	100 €	210 €	310 €
116	0 €	125 €	230 €	330 €
117	0 €	150 €	240 €	360 €
118	50 €	170 €	260 €	400 €
119	75 €	190 €	280 €	450 €
120	100 €	210 €	310 €	540 €
121	125 €	230 €	330 €	650 €
122	150 €	240 €	360 €	740 €
123	170 €	260 €	400 €	818 €
124	190 €	280 €	450 €	898 €
125	210 €	310 €	540 €	983 €
126	230 €	330 €	650 €	1 074 €
127	240 €	360 €	740 €	1 172 €
128	260 €	400 €	818 €	1 276 €
129	280 €	450 €	898 €	1 386 €
130	310 €	540 €	983 €	1 504 €
131	330 €	650 €	1 074 €	1 629 €
132	360 €	740 €	1 172 €	1 761 €
133	400 €	818 €	1 276 €	1 901 €
134	450 €	898 €	1 386 €	2 049 €
135	540 €	983 €	1 504 €	2 205 €
136	650 €	1 074 €	1 629 €	2 370 €
137	740 €	1 172 €	1 761 €	2 544 €
138	818 €	1 276 €	1 901 €	2 726 €
139	898 €	1 386 €	2 049 €	2 918 €
140	983 €	1 504 €	2 205 €	3 119 €
141	1 074 €	1 629 €	2 370 €	3 331 €
142	1 172 €	1 761 €	2 544 €	3 552 €
143	1 276 €	1 901 €	2 726 €	3 784 €
144	1 386 €	2 049 €	2 918 €	4 026 €
145	1 504 €	2 205 €	3 119 €	4 279 €
146	1 629 €	2 370 €	3 331 €	4 543 €
147	1 761 €	2 544 €	3 552 €	4 818 €
148	1 901 €	2 726 €	3 784 €	5 105 €

Emissions de CO ₂	Montant			
WLTP en g/km	Jusqu'au 28/02/25	du 01/03/25 au 31/12/25	2026	2027
149	2 049 €	2 918 €	4 026 €	5 404 €
150	2 205 €	3 119 €	4 279 €	5 715 €
151	2 370 €	3 331 €	4 543 €	6 126 €
152	2 544 €	3 552 €	4 818 €	6 637 €
153	2 726 €	3 784 €	5 105 €	7 248 €
154	2 918 €	4 026 €	5 404 €	7 959 €
155	3 119 €	4 279 €	5 715 €	8 770 €
156	3 331 €	4 543 €	6 126 €	9 681 €
157	3 552 €	4 818 €	6 637 €	10 692 €
158	3 784 €	5 105 €	7 248 €	11 803 €
159	4 026 €	5 404 €	7 959 €	13 014 €
160	4 279 €	5 715 €	8 770 €	14 325 €
161	4 543 €	6 126 €	9 681 €	15 736 €
162	4 818 €	6 637 €	10 692 €	17 247 €
163	5 105 €	7 248 €	11 803 €	18 858 €
164	5 404 €	7 959 €	13 014 €	20 569 €
165	5 715 €	8 770 €	14 325 €	22 380 €
166	6 126 €	9 681 €	15 736 €	24 291 €
167	6 637 €	10 692 €	17 247 €	26 302 €
168	7 248 €	11 803 €	18 858 €	28 413 €
169	7 959 €	13 014 €	20 569 €	30 624 €
170	8 770 €	14 325 €	22 380 €	32 935 €
171	9 681 €	15 736 €	24 291 €	35 346 €
172	10 692 €	17 247 €	26 302 €	37 857 €
173	11 803 €	18 858 €	28 413 €	40 468 €
174	13 014 €	20 569 €	30 624 €	43 179 €
175	14 325 €	22 380 €	32 935 €	45 990 €
176	15 736 €	24 291 €	35 346 €	48 901 €
177	17 247 €	26 302 €	37 857 €	51 912 €
178	18 858 €	28 413 €	40 468 €	55 023 €
179	20 569 €	30 624 €	43 179 €	58 134 €
180	22 380 €	32 935 €	45 990 €	61 245 €
181	24 291 €	35 346 €	48 901 €	64 356 €
182	26 302 €	37 857 €	51 912 €	67 467 €
183	28 413 €	40 468 €	55 023 €	70 578 €
184	30 624 €	43 179 €	58 134 €	73 689 €
185	32 935 €	45 990 €	61 245 €	76 800 €
186	35 346 €	48 901 €	64 356 €	79 911 €
187	37 857 €	51 912 €	67 467 €	83 022 €
188	40 468 €	55 023 €	70 578 €	86 133 €
189	43 179 €	58 134 €	73 689 €	89 244 €
190	45 990 €	61 245 €	76 800 €	90 000 €
191	48 901 €	64 356 €	79 911 €	90 000 €
192	51 912 €	67 467 €	80 000 €	90 000 €
193	55 023 €	70 000 €	80 000 €	90 000 €
> 194	58 134 €	70 000 €	80 000 €	90 000 €

III La Taxe sur la Masse en Ordre de Marche

La **Taxe sur la Masse en Ordre de Marche** – appelée également **Malus au poids** – est une taxe qui s'applique sur les véhicules de tourisme dont la masse en ordre de marche dépasse un certain seuil. Cette taxe est calculée sur la base des kilogrammes excédant ce seuil selon un **barème progressif**.

Elle est due lors de la première immatriculation du véhicule en France et vise à encourager l'acquisition de véhicules plus légers et plus respectueux de l'environnement.

Le seuil pour 2025 est fixé à 1 600 kg et sera sévéré en 2026.

La base de calcul du malus sur la masse est la masse en ordre de marche du véhicule – case G du certificat d'immatriculation. En termes simples, il s'agit de la masse en état de marche du véhicule de base avec l'équipement standard plus un poids forfaitaire de 75 kg pour le conducteur fixé par la loi.

La Taxe sur la Masse en Ordre de Marche (TMOM) 2025



Barème 2025

Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €/kg)
Jusqu'à 1 599	0
De 1 600 et 1 799	10
De 1 800 à 1 899	15
De 1 900 à 1 999	20
De 2 000 à 2 099	25
A partir de 2 100	30

Barème 2026

Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €/kg)
Jusqu'à 1 499	0
De 1 500 et 1 699	10
De 1 700 à 1 799	15
De 1 800 à 1 899	20
De 1 900 à 1 999	25
A partir de 2 000	30

Abattements et exonérations sur la TMOM

Abattements :

Pour les personnes morales : un abattement de 500 kg (600 kg à compter du 1^{er} janvier 2026) pour l'achat ou la location d'un véhicule neuf de huit places ou plus.

Pour les familles nombreuses (au moins 3 enfants à charge) : un abattement de 200 kg par enfant pour l'achat d'un véhicule disposant d'au moins cinq places.

Pour les véhicules hybrides non rechargeables ou rechargeables avec une autonomie équivalente en mode tout électrique en ville inférieure ou égale à 50 km, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 100 kg. Pour les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 km, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 200 kg, dans la limite de 15% de cette même masse.

Exonérations : Pour les véhicules accessibles en fauteuil roulant et ceux qui possèdent une carte mobilité inclusion. Pour les véhicules électriques et roulant à l'hydrogène

(NB : à compter du 1^{er} juillet 2026 seuls les véhicules électriques à faible empreinte carbone au sens de l'article L. 225-6-5 du code de l'environnement seront exonérés, les autres bénéficieront d'un abattement de 600 kg)

La TMOM sur retour d'un dérivé VP en véhicule particulier

Comme le malus écologique, la TMOM s'applique également lors de l'enregistrement de la transformation d'un véhicule utilitaire en voiture particulière. L'application du malus au poids lors de la modification d'un véhicule dépend du non-paiement de cette taxe lors de la 1^{ère} immatriculation.

Plafonnement de la TMOM

La somme de la TMOM et du malus écologique ne peut pas dépasser le plafond de ce dernier. C'est à dire, les deux écotaxes réunies sont plafonnées à 70 000 € en 2025.

Cas 1 : Voiture neuve immatriculée pour la 1^{re} fois en France en janvier 2024, dont la **masse en ordre de marche** est de **1 950 kg**.

- Fraction de la masse comprise entre 1 600 kg et 1 799 kg : $200 \text{ kg} \times 10 \text{ €} = 2\,000 \text{ €}$
- Fraction de la masse comprise entre 1 800 kg et 1 899 kg : $100 \text{ kg} \times 15 \text{ €} = 1\,500 \text{ €}$
- Fraction de la masse comprise entre 1 900 kg et 1 950 kg : $51 \text{ kg} \times 20 \text{ €} = 1\,020 \text{ €}$

Le montant de la taxe est de $2\,000 \text{ €} + 1\,500 \text{ €} + 1\,020 \text{ €} = 4\,520 \text{ €}$

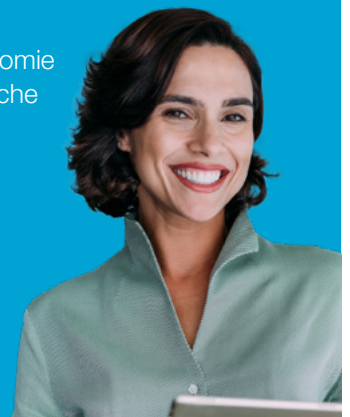
Cas 2 : Véhicule hybride rechargeable avec une autonomie > à 50 km en mode tout électrique

Pour un véhicule hybride électrique rechargeable de l'extérieur avec une autonomie en mode tout électrique en ville supérieure à 50 km, la masse en ordre de marche est **réduite de 200 kg dans la limite de 15% de cette même masse**.

Exemple : Véhicule dont la masse en ordre de marche est de 1 650 kg.
 $1\,650 \times 15\% = 247,5 \text{ kg}$

Application de la réduction de 200 kg de la masse du véhicule :
 $1\,650 - 200 = 1\,450 \text{ kg}$

Le malus masse s'applique à partir de 1 600 kg en 2025.
Par conséquent, le véhicule est exonéré de malus masse.



IV La taxe parafiscale

Une majoration est prévue pour les véhicules de transport (Y2), elle concerne les VUL dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes. Cette taxe professionnelle est d'un montant forfaitaire de 34 €.

Perception d'une taxe parafiscale à l'immatriculation sur les VU en complément de la taxe régionale proportionnelle (carte grise)

34 € pour les véhicules utilitaires dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes

V La Taxe sur affectation des véhicules à des fins économiques

Jusqu'au 1^{er} juillet 2022, la **Taxe sur le Véhicules de Société** était une taxe annuelle due par les sociétés possédant ou utilisant des véhicules de tourisme circulant en France quel que soit l'état de leur immatriculation.

Depuis cette date, la TVS a été supprimée et remplacée par la **Taxe sur Affectation des Véhicules à des Fins Economiques** composée elle-même de **deux taxes distinctes**, que doivent payer les entreprises utilisant des véhicules de tourisme à des fins économiques :

- La **Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques**
- La **Taxe sur les émissions de CO₂**

Attention

Déductibilité du résultat fiscal

Les taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques ne sont pas déductibles du résultat fiscal pour les sociétés soumises à l'impôt société (IS)



1 La taxe sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette taxe a été créée pour encourager les entreprises à utiliser des véhicules de tourisme moins polluants, basé sur le système des vignettes Crit'Air, qui classe les véhicules selon leur niveau d'émissions polluantes.

Catégorie d'émissions de polluants	Tarif annuel (en €)
E : Les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux	0
1 : Les véhicules qui sont alimentés par un moteur thermique à allumage commandé et qui respectent les valeurs limites d'émissions « Euro 5 » ou « Euro 6 »	100
Véhicules les plus polluants (ni E ni 1)	500



Tous les véhicules de tourisme (catégorie 1) utilisés par l'entreprise à des fins économiques sont assujettis à cette taxe. Seuls les véhicules accessibles en fauteuil roulant en sont exonérés.

Remarque importante : la taxe sur les polluants atmosphériques doit être acquittée au prorata du nombre de jours de détention dans l'année (nombre de jours de détention / 365 x tarif annuel de la catégorie). Cette taxation ne s'applique pas si l'utilisation du véhicule est inférieure à 30 jours.

2 La taxe annuelle sur les émissions de CO₂

La **taxe annuelle sur les émissions de CO₂** est calculée à partir du taux d'émission de CO₂ du véhicule, au prorata de nombre de jours de détention ou de location consécutifs au cours de la période fiscale de référence.

Le barème d'application diffère selon la date d'immatriculation du véhicule avant ou après le 1^{er} mars 2020 : NEDC avant le 1^{er} mars 2020 et WLTP après le 1^{er} mars 2020.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les véhicules hybrides et hybrides rechargeables ne sont plus exonérés de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂.

Mode de calcul :

Il faut prendre en compte le produit de chacune des fractions de CO₂ par le tarif marginal et additionner chacune des fractions. Cette règle s'applique de la même façon pour les normes NEDC et WLTP, ce sont les barèmes qui diffèrent. Il faut ensuite prendre en considération le nombre de jours d'utilisation du véhicule dans l'année pour calculer le prorata.

NB : La sévérisation de 5 g par an jusqu'en 2027 s'applique également à la taxe sur les émissions de CO₂

Exemple : Cas d'un véhicule émettant 115 g norme WLTP

$(50-9) \times 1 \text{ €} + (58-50) \times 2 \text{ €} + (90-58) \times 3 \text{ €} + (110-90) \times 4 \text{ €} + (115-110) \times 10 \text{ €} = 41 + 16 + 96 + 80 + 50 = 283 \text{ € de taxe annuelle.}$

Si le véhicule n'est détenu que 180 jours,
le montant de la taxe sera égal à $180/365 \times 283 \text{ €} = 139,57 \text{ €}$



WLTP pour 2025

Fraction des émissions de CO ₂ WLTP (en g/km)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 9	0
De 10 à 50	1
De 51 à 58	2
De 59 à 90	3
De 91 à 110	4
De 111 à 130	10
De 131 à 150	50
De 151 à 170	60
A partir de 171	65

WLTP pour 2026

Fraction des émissions de CO ₂ WLTP (en g/km)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 4	0
De 5 à 45	1
De 46 à 53	2
De 54 à 85	3
De 86 à 105	4
De 106 à 125	10
De 126 à 145	50
De 146 à 165	60
A partir de 166	65

WLTP pour 2027 et suivantes

Fraction des émissions de CO ₂ WLTP (en g/km)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 40	1
De 41 à 48	2
De 49 à 80	3
De 81 à 100	4
De 101 à 120	10
De 121 à 140	50
De 141 à 160	60
A partir de 161	65

NEDC pour 2025

Fraction des émissions de CO ₂ NEDC (en g/km)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 7	0
De 8 à 41	1
De 42 à 48	2
De 49 à 74	3
De 75 à 91	4
De 92 à 107	10
De 108 à 124	50
De 125 à 140	60
A partir de 141	65

NEDC pour 2026

Fraction des émissions de CO ₂ NEDC (en g/km)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 3	0
De 4 à 37	1
De 38 à 44	2
De 45 à 70	3
De 71 à 87	4
De 88 à 103	10
De 104 à 120	50
De 121 à 136	60
A partir de 137	65

NEDC pour 2027 et suivantes

Fraction des émissions de CO ₂ NEDC (en g/km)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 33	1
De 34 à 40	2
De 41 à 66	3
De 67 à 83	4
De 84 à 99	10
De 100 à 116	50
De 117 à 132	60
A partir de 133	65

VI La récupération de TVA

Déductibilité de la TVA sur les véhicules de fonction

Pour pouvoir récupérer la TVA, l'entreprise doit être assujettie à la TVA

Prestations	Véhicules particuliers (VP)	Véhicules utilitaires (VU) dérivés VP et VP des				
		 Loueur	 Taxi	 Auto-école	 VSL	 Pompes funèbres
Achat du véhicule	Non récupérable					100%
Maintenance (entretiens/réparations)	Non récupérable					100%
Lubrifiants	Non récupérable					100%
Pneumatiques	Non récupérable					100%
Parking et parcmètres	100% dans la cadre d'un déplacement professionnel					
Péages	100% dans la cadre d'un déplacement professionnel					
Assurances	Non soumis					
Carte grise et malus	Non soumis					

Une information fiscale importante vient d'être rendue officielle sans que l'on en ait toutes les modalités d'application sur la possibilité de récupérer la TVA sur les véhicules de fonction.

Régime de TVA applicable à la mise à disposition par une entreprise de véhicules à ses employés :

Le 30 avril dernier, le fisc français a publié un rescrit* (BOI-RES-TVA-000161) dans lequel il précise que la mise à disposition d'une voiture par une entreprise à l'un de ses salariés constitue désormais une prestation de service soumise à la TVA, et ce, dès lors qu'une contrepartie est versée par le salarié.

La TVA sur la location de véhicules liés à la mise à disposition d'une voiture de fonction, pourrait être déductible sous conditions d'applications très encadrées.

* Le rescrit fiscal est une réponse de l'administration à une question sur l'interprétation d'un texte fiscal.

Déductibilité de la TVA sur les carburants

	Essence	Gasol	E85 Super Ethanol	GNV Gaz naturel	GPL Gaz de pétrole liquéfié	Electricité
Véhicules particuliers (VP)	80%	80%	80%	100%	100%	100%
Véhicules utilitaires (VU) et VP dont la TVA est récupérable	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Le Fonds de Compensation pour la TVA (FCTVA)

Le Fonds de Compensation pour la TVA (FCTVA) a pour objet la compensation par l'Etat aux collectivités territoriales, à leurs groupements et aux établissements publics locaux, de la TVA acquittée sur leurs investissements, sur la base d'un taux forfaitaire.

Récupération de **16,404%** du prix TTC
sur les achats de véhicules particuliers ou utilitaires

VII Les amortissements non déductibles

Concernant le cas des véhicules en Location Longue Durée, les loyers constituant des charges, les entreprises peuvent déduire leurs charges de leur bénéfice imposable. Concernant les Véhicules Utilitaires Légers, l'administration fiscale ne fixe pas de limitation à cette déduction, en revanche elle définit **des plafonds pour les Véhicules Particuliers**. Ces plafonds s'appliquent sur le prix de revient du véhicule afin de calculer la partie excédentaire à réintégrer annuellement au résultat fiscal de la société.

Le plafond applicable dépend du taux d'émission de chaque véhicule.

Emission de CO ₂ en g/km	Plafond autorisé	Les montants au-delà de ces seuils doivent être réintégrés	Réintégration annuelle
Jusqu'à 19 g	30 000 € TTC		=
de 20 à 49 g	20 300 € TTC		Prix d'achat TTC - Plafond - Prix de la batterie (le cas échéant)
de 50 à 160 g	18 300 € TTC		Nb d'année d'amortissement*
161 g et +	9 900 € TTC		*du propriétaire ou du loueur en cas de location

Spécificités du plafonnement des amortissements des véhicules électriques, hybrides et fonctionnant au GPL ou GNV :

Lorsque **les batteries** nécessaires au fonctionnement des véhicules **électriques et hybrides** ou les équipements spécifiques permettant l'utilisation du **GPL ou du GNV** ont fait l'objet **d'une facturation séparée ou d'une mention distincte qui permet de les identifier lors de l'acquisition des véhicules**, ils ne sont pas pris en compte pour l'application du plafond d'amortissements déductibles, seul l'amortissement concernant le coût du véhicule lui-même étant susceptible d'être limité.

Exclusions :

les Véhicules Particuliers des Loueurs Courte Durée, Taxis, Auto-écoles, VSL et Pompes Funèbres Générales ne sont pas concernés

Exemple :

cas d'un véhicule particulier émettant 117 g de CO₂ au prix d'achat remis de 28 367 € TTC

- Leasys amortit ses véhicules sur 5 ans
- Calcul de l'AND annuel = $28\,367 - 18\,300 = 10\,067 / 5 = 2\,015$ €



VIII Les Avantages En Nature

Un employeur peut mettre un véhicule à disposition de son salarié pour l'utiliser à des fins professionnelles ou personnelles. L'économie réalisée par le collaborateur qui utilise ledit véhicule à des fins personnelles constitue un Avantage En Nature.

Principes :

Tous les véhicules de fonction sont concernés.

La méthode de calcul de l'avantage en nature est établie par l'URSSAF.

Le montant de l'avantage en nature est ajouté au salaire brut du collaborateur afin de calculer le montant des charges sociales et patronales. Il est ensuite déduit du salaire net à payer du collaborateur.

Pour le calcul des avantages en nature, l'entreprise peut choisir entre deux modes de calcul :

- **Le mode forfait** : Il y a deux formules de calcul selon la pris en charge ou non par l'employeur du carburant consommé par l'utilisateur pour des déplacements privés.
- **Les frais réels** : Le choix des frais réels impose à l'employeur de conserver l'ensemble des justificatifs des frais engagés.

Nouvelle grille 2025

Evaluation de l'avantage en nature annuel	Véhicule acheté Moins de 5 ans	Véhicule acheté Plus de 5 ans	Véhicule en location
FORFAIT ANNUEL L'entreprise ne prend pas en charge le carburant	15% du coût d'achat (1)	10% du coût d'achat (1)	50% du coût global annuel* (location, entretien, pneus, assurance) *plafonné à 15% du prix facturé
FORFAIT ANNUEL  L'entreprise prend en charge le carburant	20% du coût d'achat	15% du coût d'achat	67% du coût global annuel* (location, entretien, pneus, assurance, carburant) *plafonné à 20% du prix facturé
	ou FORFAIT ANNUEL MIXTE (1) + frais réels (sur facture) du carburant pour usage personnel		
DÉPENSES RÉELLES L'entreprise ne prend pas en charge le carburant (2)	20% du coût d'achat + assurance + entretien + pneus	10% du coût d'achat + assurance + entretien + pneus	Coût global annuel (location, entretien, pneus, assurance)
	Pour évaluer l'avantage en nature, on multiplie le résultat obtenu ci dessus par : $\frac{\text{Nombre de kilomètres parcourus à titre privé}}{\text{Nombre total de kilomètres}}$		
DÉPENSES RÉELLES  L'entreprise prend en charge le carburant	(2) + frais réels (sur facture) du carburant pour usage personnel		

Booster BEV :**Réduction pour les véhicules électriques bénéficiant d'un score environnemental ≥ 60 :**

- Les frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge d'un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique sont exclus de l'évaluation de l'avantage en nature.
- L'avantage en nature calculé bénéficie d'un abattement de **70%** dans la limite de **4 582 €** par an.

Définition

L'éco-score, aussi appelé score environnemental, est un outil pour **noter l'empreinte carbone liée à la production et au transport des voitures électriques**. Il a été mis en place par le gouvernement, grâce au **décret n°2023-930 du 7 octobre 2023**. Son calcul est effectué par l'ADEME, l'agence de la transition énergétique, en fonction des données communiquées par les constructeurs et établit une note maximale de 80 points.

Objectif de l'éco-score

La mise en place du score environnemental vise à **favoriser les voitures neuves produites en France** et au sein de l'Union européenne. Le gouvernement souhaite pénaliser la production étrangère des véhicules, comme ceux produits en Chine.

Comment se calcule l'éco-score ?

L'éco-score vise à calculer l'impact écologique de la fabrication du véhicule et de son moyen de transport. Il tient ainsi compte de l'Empreinte Carbone (EC) exprimée en kilogrammes équivalent CO₂. Pour cela, il prend en compte six critères auxquels des points sont attribués :

- L'approvisionnement en métaux ferreux consommés pour la fabrication (hors batterie),
- L'approvisionnement en aluminium (pur et allié) employé pour la production (hors batterie),
- L'approvisionnement en autres matériaux,
- La batterie en tenant compte de la chimie, de sa masse, des matériaux utilisés, de ses cellules et de sa réparabilité,
- La consommation énergétique liée à la transformation intermédiaire et à l'assemblage,
- Le transport, à savoir l'empreinte carbone liée à l'acheminement du site d'assemblage jusqu'au lieu de distribution en France.

L'éco-score tient également compte de la présence de matériaux biosourcés et recyclés.

Tous les véhicules particuliers Battery Electrical Vehicle (BEV) des marques Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat, Alfa Romeo, Jeep ont un score environnemental ≥ 60 pts et peuvent bénéficier de l'abattement de 70% des AEN jusqu'à 4 582 € par an.

Exemple :

cas d'un véhicule en location sur 36 mois/45 000 km que l'entreprise met à disposition de son collaborateur en mode forfait avec prise en charge du carburant:

Loyer + entretien = 515 € / mois - Assurance = 90 € / mois

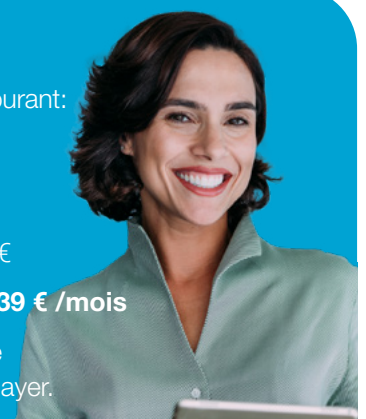
Carburant : 1 200 € / an - Prix facturé du véhicule : 38 990 € TTC

La méthode de calcul des AEN est donc : $(515+90) \times 12 + 1\,200 = 8\,460$ €

Montant plafonné à 20% du prix facturé du véhicule : $38\,990 \times 20\% = 7\,798$ €

Le montant des AEN du collaborateur est donc de $(7\,798 \times 67\%) / 12 = \mathbf{435,39$ € /mois

Ce montant est donc ajouté au salaire brut du collaborateur afin de calculer le montant des charges sociales et patronales puis déduit de son salaire net à payer.



IX Le cadre réglementaire sur la transition énergétique

La **Loi d'Orientation des Mobilités** (LOM) instaurée en 2019 ainsi que la loi Climat & Résilience en 2021, entre autres, ont créé un cadre réglementaire pour **encourager les entreprises à réaliser la transition énergétique dans les meilleures conditions**.

Dans cet arsenal juridique, nous pouvons noter trois mesures spécifiques qui nous orientent plus particulièrement dans notre activité.

1 Les ZFE (Zones à Faibles Emissions)

Les **Zones à Faibles Emissions mobilité** (ZFE-m) sont un dispositif soutenu par l'État, destiné à faire baisser les émissions de polluants notamment dans les grandes agglomérations, pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé publique.

Ces restrictions s'appuient sur un dispositif de vignettes Crit'Air qui classe les véhicules selon leurs niveaux d'émissions polluantes.

À partir du 1^{er} janvier 2025, conformément à la loi Climat et Résilience de 2021, la réglementation de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) franchira une nouvelle étape. Les véhicules particuliers classés Crit'Air 3 ne pourront plus, sauf dérogation, circuler ou stationner dans le périmètre.

Les Crit'Air 2 seront interdits en **juillet 2028**. Les Crit'Air 1 et les véhicules électriques ne seront pas contraints par la ZFE. Il s'agit donc d'une sortie progressive des véhicules roulant au diesel, principaux responsables des émissions de particules fines.

Les 6 vignettes Crit'Air

Le certificat qualité de l'air est un document sécurisé qui permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes selon les normes européennes d'émissions (Euro) de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures imbrûlés (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM).



Vert
Crit'Air

Véhicule propre
(100% électrique ou hydrogène)



Violet
Crit'Air 1

Véhicule au gaz ou hybride ou essence à partir de 2011 (norme Euro 5 et 6)



Jaune
Crit'Air 2

Véhicule essence de 2006 à 2010 (norme Euro 4). Diesel à partir de 2011 (norme Euro 5 et 6)



Orange
Crit'Air 3

Véhicule essence de 1997 à 2005 (norme Euro 2 et 3). Diesel de 2006 à 2010 (norme Euro 4)



Marron
Crit'Air 4

Véhicule diesel de 2001 à 2005 (norme Euro 3)



Gris
Crit'Air 5

Véhicule diesel de 1997 à 2000 (norme Euro 2)

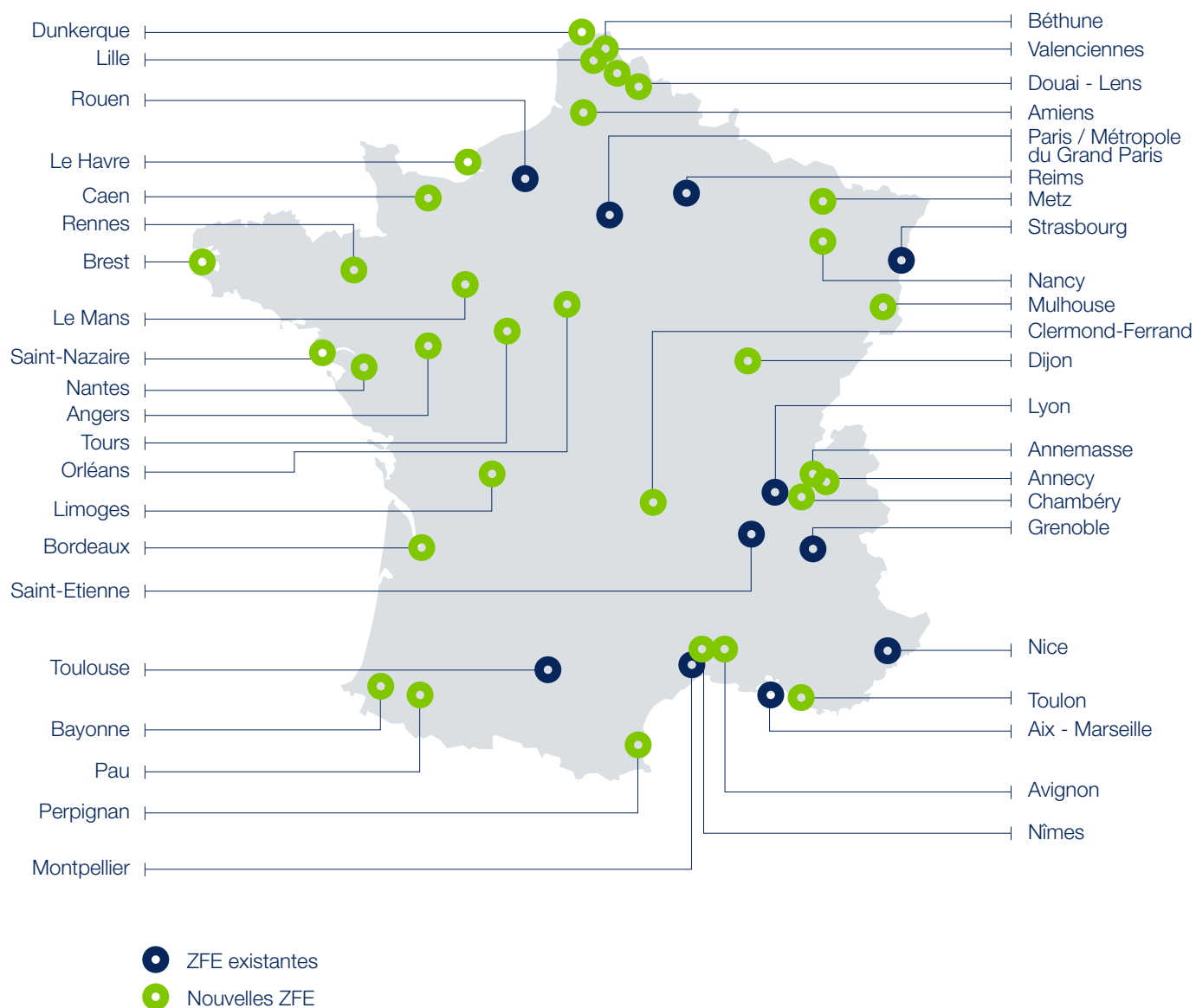
Si la vignette Crit'Air est utilisée pour classer les voitures en fonction de leurs motorisations (pour leur autoriser l'accès ou non aux ZFE), **elle peut également servir en cas de pics de pollution**. C'est d'ailleurs pour cela qu'elle avait été créée initialement, en 2017, quelques mois avant la mise en place des ZFE. **Lorsque la qualité de l'air est fortement dégradée, notamment l'été dans certaines régions, les préfets peuvent mettre en place des restrictions de circulation.**

En définitive, la vignette Crit'Air doit être absolument conservée. **La sanction en cas de défaut de pastille reste la même, à savoir une amende de 68 euros (minorée à 45 euros).**

Les votes des députés de l'Assemblée Nationale le 28 mai et le 17 juin 2025 actent la suppression des Zones à Faibles Emissions (ZFE), dans le cadre du projet de loi de « simplification de la vie économique ».

Ce projet de loi de simplification doit maintenant passer devant une commission mixte paritaire. Un groupe de députés et de sénateurs devra alors tomber d'accord sur une version commune du texte global. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il sera officiellement approuvé, ou pas.

Les ZFE au nombre de 11 Grandes agglomérations en 2024 - **Paris, Lyon, Toulouse, Marseille, Nice, Strasbourg, Montpellier, Rouen, Grenoble, Reims, Saint-Etienne** - s'étendent en 2025, en incluant les agglomérations de plus de 150 000 habitants soit un total de 42 Zones à Faibles Emissions.



2 Le verdissement des parcs

La France s'est fixé l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres (article 73 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019).

Les obligations de la LOM ont été renforcées par la loi climat et résilience du 20 juillet 2021.

Les obligations de verdissement sont des quotas minimaux de Véhicules à Faibles Emissions (VFE) ou à Très Faibles Emissions (VTFE) à respecter lors du renouvellement d'une flotte de véhicules. Le taux ne s'applique donc pas sur l'ensemble de la flotte, mais uniquement sur les véhicules qui entrent dans le parc lors d'une année calendaire donnée, qu'ils aient fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de crédit-bail ou de location-vente.

Tableau des quotas de véhicules à faibles et très faibles émissions à incorporer lors du renouvellement des flottes :

VP/VUL	Flotte	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
ÉTAT	> 20	50%	50%	50%	70%	70%	70%	70%
COLECTIVITÉS TERRITORIALES	> 20	50%	50%	50%	70%	70%	70%	70%
ENTREPRISES PRIVÉES (+ DE 50 SALARIÉS) VÉHICULES PTAC ≤ 3,5 T	> 100	20%	20%	20%	40%	40%	40%	70%

En d'autres termes, les entreprises, qui ne parviennent pas à électrifier leur parc automobile à la cadence indiquée par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), peuvent s'exposer également à des pénalités financières avec la mise en œuvre au 1^{er} mars 2025 de la Taxe Annuelle Incitative (cf chap X).

3 La directive CSRD

La directive du 14 décembre 2022 dite CSRD, Corporate Sustainability Reporting Directive, harmonise le cadre normatif de l'information extra-financière (ou rapport de durabilité) des entreprises. Succédant à la Non-Financial Reporting Directive (NFRD), transposée en France par la Déclaration de Performance Extra-Financière (DPEF), elle tire les conséquences des lacunes de la réglementation précédente (absence de standards, non-comparabilité, vérification externe insuffisante).

Tout en élargissant son champ d'application jusqu'à environ 50 000 sociétés en Europe et **7 000 en France d'ici 2028**, elle introduit des normes de durabilité (ESRS) avec un audit obligatoire par un vérificateur indépendant. L'objectif est de garantir une information de durabilité de meilleure qualité, fiable et comparable, limitant ainsi les allégations mensongères et permettant à l'entreprise de construire une stratégie de durabilité.

+7000

entreprises en France seront concernées par l'élargissement du reporting d'ici 2028 sous l'effet de la directive CSRD

2025	2026	2027	2028
rapport 2025 sur les données 2024	rapport 2026 sur les données 2025	rapport 2027 sur les données 2026	rapport 2028 sur les données 2027
Grandes entreprises déjà soumises à la NFRD	Toutes les autres grandes entreprises basées en UE ou cotées sur un marché réglementé UE	PME cotées sur un marché réglementé UE	Filiales UE ou succursales UE de certaines entreprises non-UE (extra-territorialité)
Entités d'intérêt public • Effectif > 500 personnes et • Bilan > 20 M€ ou CA > 40 M€	Dépassant 2 des 3 seuils suivants : • Bilan > 20 M€ • CA > 40 M€ • Effectif > 250 personnes	• PME • Etablissements de crédit de petite taille et non complexe • Captives d'assurance/réassurance (filiales de groupes non assurantiels)	• CA UE > 150 M€ et • CA UE > 50 M€ pour filiale (grandes entreprises) ou succursale

En synthèse, ce rapport de durabilité concerne à la fois l'impact des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance sur la valeur de l'entreprise mais aussi l'impact de l'entreprise et de sa chaîne de valeur sur ces facteurs et engage l'entreprise concernée sur le suivi et la maîtrise des émissions de CO₂ de son parc automobile dès 2025.

X La taxe annuelle incitative

Adoptée dans le cadre de la loi de finances 2025 et mise en œuvre à compter du 1^{er} mars 2025, une nouvelle taxe, dite **Taxe Annuelle Incitative** a pour objectif de contraindre les entreprises, de plus de 100 véhicules en parc, à verdir leur flotte en intégrant un pourcentage croissant de véhicules à faibles émissions dans leurs parcs.

En d'autres termes, les entreprises qui ne parviennent pas à électrifier leur parc automobile à la cadence imposée par la Loi d'Orientation des Mobilités (cf chap IX) devront **faire face à des pénalités financières**, dont le calcul s'avère relativement complexe sans le décret d'application officiel.

Mais contrairement à la LOM qui cadre la part des Véhicules à Faibles Emissions (VFE) dans les véhicules renouvelés (minimum 20% en 2025), la Taxe Annuelle Incitative (TAI) va cibler la part des VFE dans les parcs de plus de 100 véhicules (minimum 15% en 2025).

Le tarif de cette taxe est égal, pour chaque entreprise affectataire et chaque année civile, au produit des facteurs suivants :

Taxe = (1) pénalité x (2) l'écart à l'objectif cible x (3) le taux annuel de renouvellement des véhicules légers très émetteurs

1. Pénalité :

Le premier critère envisage une pénalité pour tout véhicule à faibles émissions manquant dans le parc de l'entreprise. Cette amende s'élèvera à 2 000 € en 2025 et évolue comme ci-dessous :

Année civile	2025	2026	à compter de 2027
Tarif	2 000 €	4 000 €	5 000 €

2. L'écart à l'objectif cible :

Cet écart est calculé en prenant en compte la taille de la flotte taxable et la part de Véhicules à Faible Emission de ce parc. L'objectif cible pour 2025 est de 15% du parc en VFE et évolue comme ci-dessous :

Année civile	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tarif	15%	18%	25%	30%	35%	48%

La pondération des VFE peut être modifiée en fonction de la catégorisation du véhicule et de sa qualification environnementale :

Catégorisation	Qualification environnementale	Taux de majoration
Véhicule de tourisme qui n'est pas à usage spécial	Faible empreinte carbone	50%
Véhicule de tourisme à usage spécial ou véhicule qui n'est pas un véhicule de tourisme	Faibles émissions	100%
	Faible empreinte carbone	150%

3. Le taux annuel de renouvellement des véhicules légers très émetteurs :

Ce ratio est obtenu en prenant au numérateur le nombre de véhicules très émetteurs qui ont intégré la flotte dans l'année civile et en dénominateur l'ensemble de la flotte taxable de la même année.

Un certain nombre d'informations précisent le calcul de la taille de la flotte et les véhicules taxables, par souci de clarté, nous ne les détaillons pas.

Dans l'attente du décret qui précisera son mode d'application nous vous proposons cette formule pour 2025 qui rendra, sans doute, les choses plus lisibles.

Taxe par véhicule manquant (2 000 €)

X (15% X Parc taxable) – Nbre VFE du parc taxable

X Nbre de véhicules très émetteurs mis en service / Parc taxable

Exemple :

hypothèse d'une société de 200 véhicules en parc dont 18 VFE au 31/12/2024 et qui renouvelle 60 véhicules dont 15 VFE en 2025.

Projection de Taxe Annuelle Incitative :

$2\,000\,€ \times (15\% \times 200) - 18 \times (60 - 15) / 200 = 5\,520\,€$ de pénalité en 2025

NB : si la qualification environnementale des 18 VFE en parc est favorable, ils bénéficieront d'une pondération à + 50%, l'équation devient donc :

$2\,000\,€ \times (15\% \times 200) - 27 \times (60 - 15) / 200 = 1\,380\,€$ de pénalité en 2025



XI Les Certificats d'Economie d'Energie

Définition :

Le Certificat d'Économies d'Énergie (CEE) est un dispositif mis en place par les pouvoirs publics pour encourager la réalisation de travaux d'économie d'énergie.

Fonctionnement :

Il permet de financer des travaux visant à réduire la consommation énergétique, mesurés en kWh cumac, une unité spécifique.

Traditionnellement utilisé dans le bâtiment, ce dispositif a été adapté pour l'achat ou la location (minimum 24 mois) de véhicules neufs 100% électriques, tant pour les Véhicules Particuliers (VP) que pour les Véhicules Utilitaires (VU).

Bénéficiaires :

Tous les particuliers, Toutes personnes morales (entreprises, collectivités, associations...) peuvent en bénéficier pour l'achat d'un véhicule des marques Stellantis.

Une opportunité de business :

La prime CEE constitue un levier commercial supplémentaire pour les ventes de véhicules électriques, à condition de respecter un processus rigoureux proche de celui du bonus écologique.



Partenariat Stellantis / Engie

- **Depuis le 5 mars 2025**, le Groupe Stellantis a mis en oeuvre un partenariat avec ENGIE, via sa filiale CertiNergy & Solutions, qui bénéficie de **plus de 15 ans d'expertise dans le domaine des Certificats d'économies d'énergies**.
- Ce partenariat permet de financer de manière vertueuse la transition énergétique en intégrant directement le montant de la prime CEE dans l'offre commerciale des véhicules.
- L'objectif de cette démarche est de rendre la mobilité électrique plus accessible tout en soutenant efficacement la transition énergétique.



XII La fiscalité des véhicules électriques

La fiscalité de la location des véhicules électriques aux professionnels en 2025 est, de très loin, la plus avantageuse. Voici les différents éléments de fiscalité qui font de cette catégorie de véhicules un choix de mobilité des plus attractifs notamment avec la mise en œuvre des Certificats d'Economie d'Energie.

En effet, les véhicules électriques :

- Sont **exemptés des Taxes sur les émissions de CO₂** et des polluants atmosphériques (ex TVS)
- Sont **exemptés de Taxe à la Masse en Ordre de Marche** (Malus au poids)
- Bénéficient du plafond d'amortissement déductible le plus important (30 k€ hors batterie) et peuvent, en plus, amortir intégralement la batterie sur la durée de détention du véhicule
- **Récupèrent 100% de la TVA** sur la consommation d'énergie électrique en VP et VU
- Sont **exonérés à hauteur de 75% de la Taxe Spéciale** sur les Conventions d'Assurance
- **Bénéficient d'un abattement de 70%** (plafonné à 4 582 € par an) sur les Avantages En Nature (valable jusqu'au 31/12/2025) et frais d'électricité payés par l'employeur – si les véhicules ont un score environnemental ≥ 60 .
- **Bénéficient des Certificats d'Economie d'Energie** mis en œuvre par Stellantis et Engie tant pour les Véhicules Particuliers que les Véhicules Utilitaires Légers.





A1 L'imposition des bénéfices

Impôt société (IS)

Fraction de bénéfice imposable	Depuis 2022	
	Chiffre d'affaires	
	< 10 M€	+ de 10 M€
Inférieure à 42 500 € (1)	15%	25%
Supérieure à 42 500 €	25%	

Impôt sur le revenu (IR) 2025

Tranches revenus 2023	Impôts 2025
Jusqu'à 11 497 €	0%
De 11 498 € à 29 315 €	11%
De 29 316 € à 83 823 €	30%
De 83 824 € à 180 294 €	41%
Supérieure à 180 294 €	45%

(1) Taux réduit pour les sociétés dont le capital est détenu à plus de 75% par des personnes physiques

A2 La synthèse comptable

	Crédit ou Achat comptant	Location (Crédit bail ou LLD)
Caractéristiques juridiques	Propriétaire	Locataire
Incidences au bilan	ACTIF : Immo, corporelles (Prix TTC ou HT) PASSIF si Crédit : Dettes (Montant du crédit)	RIEN Attention en C. bail les loyers non échus apparaissent en Annexe 11
Amortissements	$\frac{\text{Prix d'achat TTC ou HT}}{4 \text{ ou } 5 \text{ ans}}$	Pas d'amortissement
Charges comptables du compte de résultat	Charges d'exploitation : les amortissements Charges financières : les intérêts du crédit	Charges d'exploitation : les loyers (TTC ou HT)
Calcul de la réintégration fiscale si véhicule particulier (VP)	$\frac{\text{Prix d'achat TTC par le client - Plafond}}{\text{Durée d'amortissement de l'entreprise}}$	$\frac{\text{Prix d'achat TTC par le loueur - Plafond}}{\text{Durée d'amortissement du loueur}}$
Calcul de l'économie d'impôt	$\frac{(\text{Charges d'exploitation - réintégration si VP} + \text{Charges financières}) \times \text{Taux d'imposition}}$	$\frac{(\text{Charges d'exploitation - réintégration si VP}) \times \text{Taux d'imposition}}$

A3 Les statuts juridiques

Personne physique		Personne Morale	
Particuliers	Travailleurs non salariés	Sociétés de personnes	Sociétés de capitaux
Exemples	Exemples	Exemples	Exemples
Salarié	Artisan	SNC Société en Nom Collectif	EURL : Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Numérique
Fonctionnaire	Commerçant	SCS Société en Commandite Simple	SARL Société A Responsabilité Limitée
Retraité	Profession libérale	SCP Société Civile Professionnelle	SELARL : Société d'Exercice Libéral A Responsabilité Limitée
Intérimaire	Agent commercial	SCI Société Civile Immobilière	SAS Société par Actions Simplifiée
Dirigeant / PDG	Agriculteur	SCM Société Civile de Moyens	SA Société Anonyme

	EI Entreprise Individuelle	EIRL Entreprise Individuelle à Responsabilité Limitée	SARL / SARLU Société A Responsabilité Limitée		SAS / SASU Société par Actions Simplifiée
Nombre de personnes	1	1	1 (SARLU) ou plusieurs et jusqu'à 100 maximum		1 (SASU) ou plusieurs sans limitation
Responsabilité	Illimité	Limitée au patrimoine affecté	Limitée aux apports		Limitée aux apports
Capital social	Sans objet	Sans objet	Aucun minimum Capital variable possible		Aucun minimum Capital variable possible
Calcul des charges sociales du dirigeant	Sur les bénéfices	EIRL à l'IR : sur les bénéfices EIRL à l'IS : sur les rémunérations + une partie des dividendes	Gérant majoritaire Gérant non associé, minoritaire ou égalitaire	SARL à l'IR : sur les bénéfices SARL à l'IS : sur les rémunérations + une partie des dividendes sur les rémunérations	Sur les rémunérations
Imposition des bénéfices	IR	IR ou IS	IS, IR possible pendant 5 exercices ou sans limitation de durée pour les SARLU et SARL de famille		IS ou IR possible pendant 5 exercices

LEASYS

Leasys est un acteur majeur pan européen de la mobilité qui s'appuie sur un réseau de distribution multimarques. Par son large choix de services et de prestations, Leasys rend la location longue durée plus attractive à tous les professionnels, des grandes entreprises internationales aux PME.

Leasys est la société de mobilité dans laquelle Stellantis et Crédit Agricole Personal Finance & Mobility détiennent chacun 50% des participations.

Leasys distribue les véhicules des Marques du Groupe Stellantis sur les marchés B2B et grâce aux synergies avec le Groupe Stellantis, dispose des meilleures conditions de marché pour proposer à ses clients des produits et des services de mobilité sur mesure et une expérience client parmi les meilleures.

Pour en savoir plus rendez-vous sur **leasys.com**

Pour toute information, le professionnel peut contacter le numéro suivant:
Tel : **09 75 18 54 66** ou par email **info.fr@leasys.com**

LEASYS France 2-10 boulevard de l'Europe - 78300 Poissy

Société par Actions Simplifiée (SAS) au capital de 3 000 000 € - RCS de Versailles N° 413 360 181.
Courtier en assurances enregistré à l'ORIAS n°08045147