



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

déductions de charges

Question écrite n° 94724

Texte de la question

M. Patrick Lemasle attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget sur les frais réels et le barème fiscal applicable aux véhicules électriques. En effet, ces véhicules font en général moins de 3 CV, et sont donc dans la tranche la moins favorable du barème fiscal kilométrique. En conséquence, la déduction fiscale pour frais réels avec un véhicule électrique est inférieure à celle d'une petite citadine classée en catégorie 4 ou 5 CV. Les utilisateurs de ces voitures préconisent de corriger cette anomalie en permettant de déduire au titre des frais professionnels, la location de la batterie, en complément de l'application du barème kilométrique. Il lui demande donc quelle suite il entend donner à cette proposition.

Texte de la réponse

Lorsque les salariés optent pour le régime des frais réels, l'évaluation de leurs frais de déplacement, autres que les frais de péage, de garage ou de parking et d'intérêts annuels afférents à l'achat à crédit du véhicule utilisé, peut s'effectuer sur le fondement d'un barème forfaitaire désormais fixé par arrêté du ministre chargé du budget en fonction de la puissance administrative du véhicule, retenue dans la limite maximale de sept chevaux, et de la distance annuelle parcourue. Lorsque ces mêmes personnes ne font pas application dudit barème, les frais réels déductibles au titre des frais de déplacement professionnel, autres que les frais de péage, de garage ou de parking et d'intérêts annuels afférents à l'achat à crédit du véhicule utilisé, ne pourront excéder un plafond égal au montant qui serait admis en déduction en application du barème précité, à distance parcourue identique, pour un véhicule de la puissance administrative maximale prévue par le barème. Les salariés qui l'estiment préférable, conservent la possibilité de renoncer à la déduction de leurs frais professionnels pour leur montant réel et justifié, y compris leurs frais de déplacement, et de faire application de l'abattement forfaitaire de 10 % plafonné à 12 170 € pour les revenus de 2015. Tout en conservant les différentes modalités de déduction des frais professionnels de déplacement, le législateur a procédé à un « verdissement » du barème, en plafonnant le montant des frais déductibles pour les véhicules polluants, même s'ils sont plus puissants. Par équité, l'utilisation du barème kilométrique telle qu'elle est décrite ci-dessus est d'application identique pour tous les salariés et il n'est pas envisagé d'établir une distinction qui serait fonction de la propulsion thermique ou électrique du véhicule. Autoriser le cumul de l'utilisation de ce barème kilométrique avec la déduction de frais professionnels pour leur montant réel et justifié pour les seuls véhicules électriques, reviendrait in fine, à opérer la même distinction. Toutefois, le principal frein au développement des voitures électriques n'est pas leur coût d'utilisation, pris en compte par le barème, mais celui de leur acquisition. C'est pourquoi le Gouvernement a préféré logiquement encourager et soutenir celle-ci par le biais de dispositifs spécifiques. Il en est ainsi de l'aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants dont le montant et les modalités ont été réformés en 2015 et autorisent un bonus majoré allant jusqu'à 10 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique en remplacement d'un véhicule diesel, financé par un malus dont le barème a été modifié par l'article 45 de la loi de finances pour 2017. De même, les dépenses d'acquisition d'un système de charge pour véhicule électrique sont éligibles, depuis le 1er septembre 2014, au crédit d'impôt pour la transition énergétique prévu à l'article 200

quater du CGI. Ces systèmes de charge s'entendent des bornes de recharge pour véhicules électriques installées à perpétuelle demeure dans un logement affecté à l'habitation principale du contribuable et dont les types de prise respectent la norme IEC 62196 - 2 ainsi que la directive 2014 /94 / UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Ces mesures, qui constituent un effort budgétaire important, prouvent s'il en est besoin, l'attachement du Gouvernement à la promotion des véhicules propres.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Lemasle](#)

Circonscription : Haute-Garonne (7^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 94724

Rubrique : Impôt sur le revenu

Ministère interrogé : Budget

Ministère attributaire : Budget et comptes publics

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [5 avril 2016](#), page 2600

Réponse publiée au JO le : [4 avril 2017](#), page 2669