



2020, L'AN 1 DU WLTP

Plus fidèle à la réalité des émissions et des consommations, le nouveau protocole d'homologation WLTP projette la fiscalité vers le haut et fâche les gestionnaires de flottes.

« Nous nous demandons comment réagir face à la fiscalité automobile. Nous devons faire face à un véritable matraquage fiscal. Les règles changent en permanence et des incohérences apparaissent. Nous sommes dans l'incapacité de répondre à la question de la pertinence d'une énergie ou d'une autre. » Jean-Charles Houyvet, directeur général adjoint du groupe [MyMobility](#), ne cache pas son énervement qui trahit un désarroi face à une fiscalité dont les règles évoluent année après année.

A la tête de plus de quatre mille véhicules, [MyMobility](#) réalise 80 millions de kilomètres par an, soit l'équivalent de 2 000 tours de la terre en douze mois. Pour ce

transporteur, chaque centime dépensé au kilomètre est un centime de trop. « La fiscalité est parfois incompréhensible, continue Jean-Charles Houyvet. Le BioGNV, plus propre par définition, supporte une taxe plus élevée par rapport au GNV classique. »

Déjà confrontées à une fiscalité en perpétuelle évolution, les entreprises doivent affronter une complexité renforcée.

Autre incohérence soulevée par les gestionnaires de flottes, un véhicule Euro 6 pourra rentrer dans les zones à faibles émissions mises en place à Paris et dans plusieurs villes de France, mais un véhicule plus ancien sera rejeté même s'il est plus respectueux de l'environnement.

Déjà confrontées à une fiscalité en perpétuelle évolution, les entreprises doivent affronter une complexité renforcée. Au dernier trimestre 2019, quand elles devaient fixer leurs décisions en matière d'achats automobiles, elles étaient dans l'incapacité de connaître les impacts financiers précis de leurs choix. « Il a été difficile de récupérer les données de CO2 selon le protocole WLTP

de la part des constructeurs », explique Patrick Martinoli, directeur délégué innovation projets et expertise automobile chez Orange dont la flotte compte 18 000 véhicules.

Selon Robert Maubé, consultant spécialisé au sein du cabinet RRMCM, la Taxe sur les Véhicules de Société (TVS) est la plus impactée par le passage à la norme WLTP. « Entre 119 et 121 g/km de CO2, la TVS va augmenter de plus de 300 euros par véhicule. C'est une véritable claque fiscale. Et cette claque va être retournée avec le malus. » La douleur des professionnels délie les langues mais promet surtout des arbitrages compliqués dans les entreprises.



► 3 juin 2020 - N°24051

