



**MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DELEGATION A LA SECURITE ROUTIERE

SOUS-DIRECTION DE LA PROTECTION DES USAGERS DE LA ROUTE

BUREAU NATIONAL DE L'IMMATRICULATION DES VEHICULES

**FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)
SUR LES TAXES A L'IMMATRICULATION DES
VEHICULES**

2^{ème} édition – Juin 2021

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.**

Introduction	5
Chapitre 1 : Point sur la taxe régionale (Y1 dans le SIV)	6
1. Quelles dispositions du code général des impôts (CGI) encadrent la taxe régionale ?... 6	
2. Quel est le montant de la taxe régionale depuis le 1er janvier 2021 ?	6
3. Une réduction (hors cas d'exonération) du tarif de la taxe régionale est-elle prévue dans certains cas ?	6
4. Les réductions de moitié prévues pour la taxe régionale sont-elles cumulatives ?.....	6
5. Quels sont les cas d'exonération de la taxe régionale ?	7
6. Les réductions (totale ou partielle) de la taxe régionale appliquée aux véhicules propres concernent-elle uniquement les véhicules de la catégorie M1 ?	7
7. Comment la 2 nd e partie de la disposition du 8° du III de l'article 1012 bis du CGI s'applique-t-elle (limite de 750 € à l'exonération)?	8
8. Est-ce que la limite de 750 € à l'exonération s'applique aux véhicules dits « PIVO » (immatriculés à l'étranger et immatriculés pour la 1 ^{ère} fois en France) bénéficiant exclusivement de l'énergie superéthanol ?.....	8
9. Comment la notion de changement de propriétaire s'entend-elle dans le cas de mariage ou PACS pour l'application de la taxe régionale. Et dans quels cas y-a-t-il exonération ?... 8	
10. Comment la taxation s'applique-t-elle dans le cas d'une succession ?.....	10
11. Les remorques sont-elles assujetties à la taxe régionale ?	10
12. Le changement de locataire dans le cadre d'une location longue durée est-il soumis à la taxe régionale ?.....	10
13. Est-ce que le crédit-bail et la location avec option d'achat (LOA) sont concernées par l'application de la taxe régionale au changement de preneur dans le cadre d'une forme locative de longue durée ?.....	11
14. La taxe régionale est-elle due pour les véhicules IT (importation en transit) ?	11
Chapitre 2 : Point sur la majoration sur les véhicules de transports (Y2)	11
1. Quelles dispositions du CGI encadrent la majoration sur les véhicules de transports ?11	
2. Quel est le montant de la majoration sur les véhicules de transports depuis le 1er janvier 2021 ?	12
3. A quelle catégorie de véhicules cette majoration s'applique-t-elle ? Les remorques sont-elles concernées ?	12
4. Quels véhicules sont exonérés de cette majoration ?	12
Chapitre 3 : Point sur le malus sur les émissions de CO2 (Y3).....	12
1. Quelles dispositions du CGI encadrent le malus sur les émissions de CO2 ?.....	12
2. Quel est le champ d'application du malus sur les émissions des CO2 ?.....	12
3. Quels véhicules sont-ils concernés par le 2 nd alinéa du I de l'article 1012 ter du CGI sur le malus sur les émissions de CO2 ?	12

4. Comment la réfaction de 10% s'applique-t-elle lors des transformations des véhicules dits DERIVVP en VP ?	13
5. Pour les véhicules importés et qui bénéficient en France d'une transformation en DERIVVP, comment le malus est-il impacté lors de l'immatriculation ?	13
6. Quels sont les véhicules concernés par la définition des véhicules de tourisme ?	14
7. A partir de quelle date, les véhicules « pick-up » sont-ils taxés au malus sur les émissions de CO2 ?	14
8. Comment les pick-up importés et déjà immatriculés à l'étranger sont-ils taxés au malus sur les émissions de CO2 ?	14
9. Les pick-up des services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) sont-ils assujettis lors de leur 1ère immatriculation en France au malus sur les émissions de CO2 ?	15
10. Quel est le montant du malus depuis le 1er janvier 2021 ?	15
11. Comment le nouvel abattement prévu au 3° de l'article 1012 ter du CGI est-il géré ?	16
12. Comment s'articulent le nouvel abattement sur les véhicules de plus de 8 places des personnes morales (3° du IV de l'article 1012 ter du CGI) et l'abattement de 40% pour les véhicules fonctionnant au superéthanol (2° du IV de l'article 1012 ter du CGI) ?	16
13. Quel est le traitement des véhicules « PIVO » (véhicules importés déjà immatriculés à l'étranger) et au regard de cette taxation ?	16
14. Comment la réfaction de 10% s'applique-t-elle pour les « PIVO » ?	17
15. Pour les PIVO, quel profil permet aux professionnels de modifier le champ V.7 (taux de CO2 en g/km) ?	18
16. Les véhicules en transit temporaires (TT) sont-ils assujettis au malus sur les émissions de CO2 ?	18
17. Les véhicules importés en transit (IT) sont-ils assujettis au malus sur les émissions de CO2 ?	18
18. Est-ce que toutes les carte d'invalidité militaires sont acceptées au titre de l'exonération du malus sur les émissions de CO2 ?	18
Chapitre 4 : Point sur la taxe fixe (Y4).....	19
1. Quelles dispositions du CGI encadrent la taxe fixe ?	19
2. Quel est le montant de la taxe fixe depuis le 1 ^{er} janvier 2021 ?	19
3. La taxe fixe est-elle due si le titre est fauté par une mauvaise saisie par exemple de l'administration et qu'une correction est nécessaire ?	19
4. Les immatriculations WW et W garage sont-elles soumises à la taxe fixe ?	19
5. Les cyclos L1e et L2e sont-ils soumis à la taxe fixe ?	19
6. La taxe fixe est-elle due lors d'un 4 ^{ème} changement d'adresse ?	20
7. La taxe fixe s'applique-t-elle lors d'une conversion FNI par exemple dans le cas d'opérations cumulées ?	20
8. Est-ce que la taxe fixe s'applique aux véhicules concernés par l'exercice d'une compétence de l'Etat, des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics de coopération intercommunale ou par un transfert/retrait de compétence ?	20

Chapitre 5 : Point sur la redevance acheminement (Y5).....	21
1. Quelle disposition encadre la redevance d'acheminement ?.....	21
2. Quel est le montant de la redevance d'acheminement depuis le 1er janvier 2021 ?.....	21
3. Est-ce que la refonte des taxes du 1 ^{er} janvier 2021 a modifié l'application de la redevance d'acheminement ?	21
Chapitre 6 : Questions diverses.....	21
1. A quelle date la taxation s'applique-t-elle, quel est le fait générateur de la taxation ?.	21
2. Est-ce que les taxes fixées par les articles 1010 bis, 1010 ter et 1011 ter du CGI sont supprimées au 1 ^{er} janvier 2021 ?	21

Introduction

La présente FAQ sur les taxes à l'immatriculation des véhicules a pour objet d'apporter des réponses aux différentes questions soulevées par la refonte des taxes à l'immatriculation mise en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2021. Cette FAQ est un document qui fera l'objet d'une actualisation au moins annuelle.

Textes de références :

- **Loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 ;**
- **Articles 1007 à 1012 ter du code général des impôts (CGI) ;**
- **Décret n° 2008-850 du 26 août 2008 instituant une redevance destinée à couvrir les frais d'acheminement des certificats d'immatriculation des véhicules ;**
- **Arrêté du 21 septembre 2015 portant fixation du tarif de la redevance d'acheminement des certificats d'immatriculation des véhicules.**

Chapitre 1 : Point sur la taxe régionale (Y1 dans le SIV)

1. Quelles dispositions du code général des impôts (CGI) encadrent la taxe régionale ?

La taxe régionale est encadrée par les dispositions de l'article 1011 et de l'article 1012 bis du CGI. Elle s'applique, sans préjudice des exonérations prévues, aux véhicules terrestres à moteur au titre de toutes délivrances d'un certificat d'immatriculation consécutive d'un changement de propriétaire.

2. Quel est le montant de la taxe régionale depuis le 1er janvier 2021 ?

Le montant de cette taxe est encadré par l'article 1012 bis du CGI qui indique que :

« I.-Le montant de la taxe régionale prévue au 2° du I de l'article 1011 est égal au produit du tarif régional défini au II du présent article par la puissance administrative du véhicule à moteur.

II.-A.-Le tarif régional est, sous réserve des dispositions du B, identique pour tous les véhicules pour lesquels la délivrance du certificat d'immatriculation est réputée intervenir, au sens du C, sur le territoire d'une région donnée.

Il est fixé par délibération du conseil régional, de la collectivité de Corse, du Département de Mayotte, de la collectivité territoriale de Guyane et de la collectivité territoriale de Martinique.

La délibération fixant le tarif entre en vigueur le premier jour du deuxième mois à compter de la date à laquelle elle devient exécutoire ou le premier jour d'un mois ultérieur qu'elle fixe. ».

3. Une réduction (hors cas d'exonération) du tarif de la taxe régionale est-elle prévue dans certains cas ?

Oui, la réduction est encadrée par le B du II de l'article 1012 bis du CGI qui précise que :

« B.-Le tarif régional est réduit de moitié :

1° Pour les tracteurs routiers de la catégorie N1 ;

2° Pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 ;

3° Pour les véhicules des catégories L3e et L4e ;

4° Pour les véhicules pour lesquels la première immatriculation est antérieure de dix années ou plus ;

5° Sur délibération dans les conditions prévues au dernier alinéa du A du présent II, lorsque l'exonération prévue au 8° du III n'est pas appliquée, pour les véhicules mentionnés au même 8°. ».

Ce 8° concerne « les véhicules, autres que ceux [recourant exclusivement à l'électricité, à l'hydrogène ou à une combinaison des deux qui eux sont exonérés], dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85 ». Il ne s'applique que si la région a décidé de ne pas exonérer ces véhicules et donc d'appliquer une réduction du tarif de 50%.

4. Ces réductions de moitié prévues pour la taxe régionale sont-elles cumulatives ?

Non, les réductions de moitié prévues au B du II de l'article 1012 bis ne sont pas cumulatives.

En effet, le cumul qui était auparavant précisé pour certains véhicules à l'article 1599 sexdecies du CGI n'est plus prévu à l'article 1012 bis du CGI.

Exemple : pour une MTT2 de plus de 10 ans, seule la réduction de 1/2 s'applique.

Précision : Lorsqu'un véhicule bénéficie à la fois d'une exonération et d'une réduction de moitié de tarif, c'est l'exonération qui s'applique.

5. Quels sont les cas d'exonération de la taxe régionale ?

Le III de l'article 1012 bis prévoit les cas d'exonérations (réduction de tarif de 100%). En effet, il dispose que :

« Sont exonérées de la taxe régionale les délivrances de certificats suivantes :

1° Celles portant sur les véhicules des catégories L1e et L2e ;

2° Celles portant sur les véhicules des C, T, R et S ainsi que sur les machines agricoles automotrices ne faisant pas l'objet d'une réception européenne ;

3° Celles relatives aux primata exonérées de la taxe fixe conformément au 3° du II de l'article 1012 ;

4° Celles ayant pour objet, consécutivement à un mariage, à un divorce, au décès de l'un des époux, à la conclusion d'un pacte civil de solidarité, à la dissolution d'un tel pacte ou au décès de l'un des partenaires d'un tel pacte, d'ajouter ou de supprimer le nom de l'un des époux ou partenaires ;

5° Celles portant sur des véhicules détenus par l'Etat ;

6° Celles relatives à la première immatriculation des véhicules dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes et qui sont exclusivement affectés, pendant une période comprise entre trois mois et un an, à la démonstration par une personne morale en vue de leur vente, ou de la vente de véhicule analogue ;

7° Celles portant sur des véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux ;

8° Sur délibération adoptée dans les conditions prévues au dernier alinéa du A du II, celles réputées intervenir dans cette collectivité, au sens du C du même II et qui portent sur des véhicules, autres que ceux mentionnés au 7° du présent III, dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85. Cette exonération s'applique dans la limite de 750 € lorsque la source d'énergie a été modifiée depuis la dernière délivrance de certificat soumise à la taxe régionale pour inclure le superéthanol E85. »

6. Les réductions (totale ou partielle) de la taxe régionale appliquée aux véhicules propres concernent-elle uniquement les véhicules de la catégorie M1 ?

Les véhicules propres sont couverts par trois dispositifs :

- le 7° du III de l'article 1012 bis qui précise que sont automatiquement exonérés : *« les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux »* ;

- le 8° du III du même article qui précise que les régions peuvent choisir d'exonérer *« des véhicules, autres que ceux mentionnés au 7° du présent III, dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85 »*. Cette exonération s'applique dans la limite de 750 € lorsque la source d'énergie a été modifiée depuis la dernière délivrance de certificat soumise à la taxe régionale pour inclure le superéthanol E85 » ;

- le 5° du B du II du même article qui dispose que, lorsque les régions n'ont pas choisi d'exonérer les véhicules mentionnés au tiret précédent, elles peuvent appliquer une réduction de tarif de moitié.

En l'absence de limitations de ces dispositions à certaines catégories de véhicules, ces dispositions s'appliquent à l'ensemble de ces véhicules dès lors qu'ils fonctionnent avec une des énergies mentionnées ci-dessus.

7. Comment la 2nde partie de la disposition du 8° du III de l'article 1012 bis du CGI s'applique-t-elle (limite de 750 € à l'exonération)?

La 2nde partie du 8° du III de l'article 1012 bis du CGI indique que : « Cette exonération s'applique dans la limite de 750 € lorsque la source d'énergie a été modifiée depuis la dernière délivrance de certificat soumise à la taxe régionale pour inclure le superéthanol E85 ».

Les conditions d'application de cette disposition sont les suivantes :

- Il convient que le Conseil régional concerné ait prévu l'exonération totale pour les véhicules dont la source d'énergie comprend le superéthanol ;
- La taxation intervient lors de l'édition d'un certificat d'immatriculation (CI) suivant la modification de la source d'énergie en superéthanol, lors du cumul changement de titulaire/modification source d'énergie, et, au changement de titulaire suivant la modification d'énergie.

Le montant de la taxe régionale dans ce cas de figure est le suivant :

Montant = (Tarif de la taxe régionale défini par la délibération du CR x nombre de CV) – 750 €.

8. Est-ce que la limite de 750 € à l'exonération s'applique aux véhicules dits « PIVO » (immatriculés à l'étranger et immatriculés pour la 1^{ère} fois en France) bénéficiant exclusivement de l'énergie superéthanol ?

Pour ces véhicules, il faut se reporter aux dispositions de la 1^{ère} partie du 8° du III de l'article 1012 bis qui précise que sont automatiquement exonérés :

« de la taxe régionale les délivrances de certificats suivantes : (...) 8° Sur délibération adoptée dans les conditions prévues au dernier alinéa du A du II, celles réputées intervenir dans cette collectivité, au sens du C du même II et qui portent sur des véhicules, autres que ceux mentionnés au 7° du présent III, dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85. ».

L'exonération pour les véhicules PIVO dépend du taux d'exonération fixé par les délibérations des Conseils régionaux. En outre, la limite à l'exonération de 750 € ne s'applique pas.

9. Comment la notion de changement de propriétaire s'entend-elle dans le cas de mariage ou PACS pour l'application de la taxe régionale. Et dans quels cas y-a-t-il exonération ?

L'article 1011 du CGI indique que « I.-Les véhicules font l'objet : 2° D'une taxe régionale au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire d'un véhicule à moteur, prévue à l'article 1012 bis ;

III.-A.-Pour l'application des taxes mentionnées au I, sont assimilées à un changement de propriétaire du véhicule : 1° La première immatriculation en France du véhicule ;

2° *En cas de copropriété, toute modification du régime de celle-ci ; 3° La mise à disposition du véhicule au bénéfice d'un preneur dans le cadre d'une formule locative de longue durée. »*

Nota bene : Seuls les « changements de propriétaire » doivent être pris en compte. Aussi, sur le plan juridique, la qualification de « changement de régime matrimonial » n'existe pas et ne peut, en aucun cas, fonder une décision d'appliquer une non taxation.

Le principe à appliquer : il n'y a « changement de propriétaire », au sens du A du III de l'article 1011 mentionné ci-dessus, qu'en cas de modification du régime de propriété du véhicule. Dès lors, l'inscription d'un titulaire marié ou conjoint sur le CI, ou son retrait, ne sont pas « des changements de propriétaire » s'ils ne disposent d'aucun droit de propriété sur le véhicule (par exemple, union sous le régime de la séparation des biens). Dans ce cas, la taxe régionale ne s'applique pas.

En revanche, si l'inscription d'un titulaire marié ou conjoint sur le CI, ou son retrait, résulte d'un changement du régime de propriété (par exemple en cas d'union en indivision), il s'agit d'un changement de propriétaire et la taxe régionale devrait s'appliquer. Toutefois, afin d'éviter une taxation, une exonération est prévue par la loi selon les dispositions ci-dessous :

Le 4° du III de l'article 1012 bis du CGI indique que sont exonérées de la taxe régionale les délivrances de certificats suivantes : « Celles ayant pour objet, consécutivement à un mariage, à un divorce, au décès de l'un des époux, à la conclusion d'un pacte civil de solidarité, à la dissolution d'un tel pacte ou au décès de l'un des partenaires d'un tel pacte, d'ajouter ou de supprimer le nom de l'un des époux ou partenaires ».

Donc, deux situations peuvent aboutir à une absence de paiement de la taxe régionale :

- Soit il s'agit d'un changement de propriétaire avec exonération (application du 4° du III de l'article 1012 bis du CGI) : la taxe régionale s'applique mais le montant de la taxe est nul car exonération ;
- Soit il ne s'agit pas d'un changement de propriétaire et, dans ce cas, la taxe régionale ne s'applique pas et le montant de la taxe est nul également.

Dès lors que les deux situations conduisent à l'absence de paiement, aucun justificatif ne paraît nécessaire pour gérer la fiscalité dans ce cas particulier.

Exemples :

Dans le cas de personnes mariées ou PACSées, les différents cas de figure illustrés par les exemples ci-dessous ne conduisent à aucune taxation :

- le véhicule est au nom de M. DUPONT, seul. Il est marié sous le régime de la communauté de biens - il divorce ou décède, Mme DUPONT devient seule propriétaire du véhicule => il s'agit d'un changement de propriétaire donc dans le champ de la taxe, mais **exonéré** car il s'agit de retirer le nom d'un conjoint propriétaire décédé ;

Même chose si Mme DUPONT est co-titulaire et qu'elle passe titulaire ;

- le véhicule est au nom de M. DUPONT seul. Il est marié sous le régime de la séparation de biens - il divorce et Mme DUPONT devient propriétaire du véhicule => il s'agit d'un changement de propriétaire, donc dans le champ de la taxe, mais exonéré car il s'agit de retirer le nom d'un conjoint propriétaire.

En revanche, si Mme DUPONT acquiert, par décision de justice, le droit d'utiliser le véhicule sans devenir propriétaire => il ne s'agit pas d'un changement de propriétaire

et la taxe ne s'applique pas. Même chose si Mme DUPONT est co-titulaire et qu'elle passe titulaire ;

- le véhicule est au nom de M. DUPONT seul. Il est PACsé avec Mme DURANT.

M. DUPONT décède et Mme DURANT hérite du véhicule => il s'agit d'un changement de propriétaire exonéré car il s'agit de retirer le nom d'un conjoint propriétaire ;

Il en est de même si Mme DURANT est co-titulaire et qu'elle passe titulaire.

Ces cas de figure valent également pour le retrait d'un co-titulaire, lorsque ce co-titulaire est un co-propriétaire ;

- le véhicule est au nom de M. DUPONT seul. Il est handicapé, marié sous le régime de l'indivision et désigne sa femme comme titulaire principal pour conduire le véhicule. En cas de décès de sa femme ou de divorce (dans le cas où le véhicule est attribué à M. DUPONT) => il ne s'agit pas d'un changement de propriétaire et la taxe ne s'applique pas.

En revanche, si lui décède et que sa femme hérite du véhicule, il s'agit d'un changement de propriétaire donc dans le champ de la taxe, mais exonéré car il s'agit de retirer le nom d'un conjoint propriétaire.

10. Comment la taxation s'applique-t-elle dans le cas d'une succession ?

Les dispositions juridiques à appliquer dans le cas d'une succession sont les mêmes que pour le mariage et le PACS soit le 4° du III de l'article 1012 bis du CGI.

Les exemples ci-dessous illustrent les cas de figure qui peuvent être rencontrés :

- Succession d'un couple marié sous le régime de la communauté de biens : le conjoint survivant est copropriétaire du bien avec les héritiers. Le décès induit un « changement de propriétaire ». Le retrait du conjoint décédé seul sur le CI est ainsi dans le champ de la taxe mais exonéré. En revanche, l'ajout des héritiers devenus propriétaires dans le cadre de la succession est soumis à la taxe sans exonération, celle-ci étant réservée à l'ajout ou à la suppression du nom des époux ou partenaires.

- Succession d'un couple marié sous le régime de la séparation de biens et le bien était dans ce cadre la propriété d'un seul conjoint : le conjoint survivant ne peut être inscrit en titulaire s'il ne fait pas partie des héritiers (sauf handicap ou absence de permis de ces héritiers). Par ailleurs, l'inscription de l'un des héritiers, hors conjoint, en titulaire ne sera pas exonérée.

11. Les remorques sont-elles assujetties à la taxe régionale ?

Le 2° de l'article 1011 du CGI précise que les véhicules font l'objet :

« 2° D'une taxe régionale au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire d'un véhicule à moteur, prévue à l'article 1012 bis ; »

Les remorques de la catégorie européenne O ne constituent pas des véhicules à moteurs et sont donc hors du champ de la taxe régionale.

12. Le changement de locataire dans le cadre d'une location longue durée est-il soumis à la taxe régionale ?

Le I de l'article 1011 indique que les véhicules font l'objet :

« D'une taxe régionale au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire d'un véhicule à moteur, prévue à l'article 1012 bis ; »

En outre, le 3° du A du III de l'article 1011 précise que sont assimilées à un changement de propriétaire du véhicule : « La mise à disposition du véhicule au bénéfice d'un preneur dans le cadre d'une formule locative de longue durée. »

Donc, les changements et ajouts de locataires dans le cadre d'une formule locative de longue durée sont soumis à la taxe régionale.

13. [Est-ce que le crédit-bail et la location avec option d'achat \(LOA\) sont concernés par l'application de la taxe régionale au changement de preneur dans le cadre d'une forme locative de longue durée ?](#)

Le I de l'article 1011 indique que les véhicules font l'objet :

« D'une taxe régionale au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation consécutive à un changement de propriétaire d'un véhicule à moteur, prévue à l'article 1012 bis ; »

En outre, le 3° du A du III de l'article 1011 précise que sont assimilées à un changement de propriétaire du véhicule : « La mise à disposition du véhicule au bénéfice d'un preneur dans le cadre d'une formule locative de longue durée. »

Enfin, le 7° de l'article 1007 du CGI précise que « Les formules locatives de longue durée s'entendent des contrats par lesquels le propriétaire d'un véhicule met ce dernier à la disposition d'un preneur, soit pendant une durée de deux ans ou plus, soit dans le cadre d'une opération de crédit. ».

Donc la taxe régionale s'applique aux LLD que sont le crédit-bail et la LOA.

14. [La taxe régionale est-elle due pour les véhicules IT \(importation en transit\) ?](#)

La taxe régionale n'est pas due pour les véhicules importés en transit.

Conformément à l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation (art. 4, 4F II) : « L'immatriculation d'un véhicule en importation en transit est réservée à des véhicules à usage privé appartenant à des personnes bénéficiant, en raison d'accords spécifiques, d'une exonération douanière et fiscale. ». Ces exonérations s'appuient donc sur le droit international et les accords internationaux et non la loi nationale.

Chapitre 2 : Point sur la majoration sur les véhicules de transports (Y2)

1. [Quelles dispositions du CGI encadrent la majoration sur les véhicules de transports ?](#)

La majoration est encadrée par les dispositions de l'article 1012 quater du CGI.

Elle s'applique, sans préjudice des exonérations prévues, aux véhicules de transport routier au titre de toutes délivrances d'un certificat d'immatriculation consécutive d'un changement de propriétaire. Par ailleurs, il est rappelé que seuls les changements de propriétaire donnent lieu à cette taxation.

2. [Quel est le montant de la majoration sur les véhicules de transports depuis le 1er janvier 2021 ?](#)

Le II de l'article 1012 quater indique que « *le montant de la majoration est fixé, pour chacune des catégories listées dans le tableau suivant, par arrêté du ministre chargé du budget* ». Les tarifs prévus à l'article 159 octies de l'annexe IV du CGI s'appliquent.

3. [A quelle catégorie de véhicules cette majoration s'applique-t-elle ? Les remorques sont-elles concernées ?](#)

Le II de l'article 1012 quater indique que « *la majoration sur les véhicules de transports prévue au 4° du I de l'article 1011 s'applique aux véhicules des catégories N, M2 et M3.* ».

Les remorques de la catégorie O et donc les remorques et semi-remorques RSP + RESP + RETC + REM + SRTC + REA + SREA + SRAT + SREM sont donc hors champ de cette taxe.

4. [Quels véhicules sont exonérés de cette majoration ?](#)

Le III de l'article 1012 quater précise que « *sont exonérées de la majoration les délivrances de certificats portant sur des véhicules présentant, en France, un intérêt historique au sens du 7 de l'article 3 de la directive 2014/45/ UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/ CE.* »

Aussi, les véhicules de collection des catégories mentionnées au II de l'article 1012 quater sont les seuls véhicules exonérés de cette majoration.

Chapitre 3 : Point sur le malus sur les émissions de CO2 (Y3)

1. [Quelles dispositions du CGI encadrent le malus sur les émissions de CO2 ?](#)

Le malus sur les émissions de CO2 est encadré par les dispositions de l'article 1011 et de l'article 1012 ter du CGI.

2. [Quel est le champ d'application de malus sur les émissions des CO2 s'applique-t-il ?](#)

Selon les dispositions du I de l'article 1012 ter du CGI « *Le malus sur les émissions de dioxyde de carbone des véhicules de tourisme prévu au 3° du I de l'article 1011 s'applique lors de la première immatriculation en France d'un véhicule de tourisme.* »

En outre, « *lorsque, au moment de sa première immatriculation en France, un véhicule n'est pas un véhicule de tourisme ou est un véhicule de tourisme exonéré en application du 1° du V du présent article, le malus s'applique lors de l'immatriculation consécutive à la première modification de ses caractéristiques techniques le faisant répondre à la définition d'un véhicule de tourisme ou lui faisant perdre le bénéfice de cette exonération.* »

3. [Quels véhicules sont-ils concernés par le 2nd alinéa du I de l'article 1012 ter du CGI sur le malus sur les émissions de CO2 ?](#)

Le 2nd alinéa de l'article 1012 ter du CGI précise que :

« Lorsque, au moment de sa première immatriculation en France, un véhicule n'est pas un véhicule de tourisme ou est un véhicule de tourisme exonéré en application du 1° du V du présent article, le malus s'applique lors de l'immatriculation consécutive à la première modification de ses caractéristiques techniques le faisant répondre à la définition d'un véhicule de tourisme ou lui faisant perdre le bénéfice de cette exonération. »

Cette disposition concerne la transformation des véhicules de catégorie M1, genre VASP, de carrosserie DERIVVP en véhicule de catégorie M1, genre VP.

4. [Comment la réfaction de 10% s'applique-t-elle lors des transformations des véhicules dits DERIVVP en VP ?](#)

Les dispositions du B du II de l'article 1012 ter du CGI indiquent que :

« B. – Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu au malus, le montant résultant du barème déterminé conformément au A du présent II fait l'objet d'une réfaction de 10 % pour chaque période de douze mois entamée depuis la date de première immatriculation. »

La réfaction ne s'applique pas si le véhicule est immatriculé en VP moins de 6 mois après sa 1ère immatriculation en France en DERIVVP. En revanche, dès lors que l'immatriculation initiale en DERIVVP remonte à plus de 6 mois, toute période de 12 mois entamée génère une réfaction de 10 % du montant du malus résultant de l'application du barème.

Exemple 1 : si un véhicule est immatriculé pour la 1ère fois en France en DERIVVP le 3 novembre 2020 puis en VP le 20 janvier 2021, la réfaction de 10% ne trouve pas à s'appliquer.

Exemple 2 : si un véhicule a été immatriculé pour la 1ère fois en France en DERIVVP le 5 mai 2017 et immatriculé en VP le 15 avril 2021 => 40% sont à déduire (3 périodes de 12 mois et une période entamée). Si ce même véhicule a été immatriculé en France le 15 mai 2021 => 50% sont à déduire (4 périodes de 12 mois et une période entamée).

5. [Pour les véhicules importés et qui bénéficient en France d'une transformation en DERIVVP, comment le malus est-il impacté lors de l'immatriculation ?](#)

Les immatriculations de véhicules PIVO (importés /occasion) directement en VASP DERIV VP ne doivent pas être possibles : pour ces véhicules une immatriculation en véhicule de tourisme est obligatoire préalablement à une immatriculation en VASP DERIV VP conformément aux dispositions de l'arrêté du 7 novembre 2014 relatif à l'adaptation réversible de série de certains types de véhicules qui crée le cadre réglementaire national pour le fonctionnement des opérations appelées "adaptations réversibles".

Un véhicule d'occasion importé (PIVO), acheté en l'état de véhicule de tourisme, sera taxé au malus sur les émissions de CO2 au titre de sa première immatriculation en France par application du barème en vigueur à la date de sa première immatriculation, minoré de 10 % par période de 12 mois entamée.

L'utilisateur obtiendra dans un 2nd temps un CI avec les caractéristiques de VASP DERIV-VP, celle-ci étant une **carrosserie nationale**.

En termes d'opération dans le SIV, il convient de faire une modification. L'utilisateur paiera la taxe fixe prévue à l'article 1012 du CGI.

6. Quels sont les véhicules concernés par la définition des véhicules de tourisme ?

Le 5° de l'article 1007 du CGI indique que :

« Les véhicules de tourisme s'entendent :

a) Des véhicules de la catégorie M1, à l'exception des véhicules à usage spécial qui ne sont pas accessibles en fauteuil roulant ;

b) Des véhicules des catégories N1 de la carrosserie " Camion pick-up " comprenant au moins cinq places, à l'exception de ceux qui sont exclusivement utilisés pour l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables, dans des conditions définies par voie réglementaire ;

c) Des véhicules à usages multiples de la catégorie N1 qui sont destinés au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens ; »

Les véhicules de tourisme sont donc :

- Les véhicules de la catégorie M1, genre VP (voitures particulières) et les véhicules accessibles en fauteuil roulant (carrosserie européennes SH) ;
- Les véhicules pick-up, de catégorie N1, de carrosserie européenne BE, lorsqu'ils comprennent au moins 5 places, à l'exception de ceux affectés exclusivement à l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables.

7. A partir de quelle date, les véhicules « pick-up » sont-ils taxés au malus sur les émissions de CO2 ?

L'entrée en vigueur de la taxation au malus des pick-up est intervenue le 1^{er} juillet 2019. A noter que la taxation des pick-up est effective dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV) depuis le 8 novembre 2020.

Pour information, lors d'une 1^{ère} activation de la taxation des pick-up, les CTTE-Fourgon (hors carrosserie européenne BE) ont été taxés entre le 27 et le 30 septembre 2020 par erreur au malus sur les émissions de CO2. Or, ils n'entrent pas dans le périmètre des véhicules de tourisme. Le processus de remboursement des usagers concernés a été pris en charge par le CCC de l'ANTS et les CERT.

8. Comment les pick-up importés et déjà immatriculés à l'étranger sont-ils taxés au malus sur les émissions de CO2 ?

Il convient de combiner les dispositions juridiques suivantes :

L'article 110 du traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE) qui prévoit que « aucun État membre ne frappe directement ou indirectement les produits des autres États membres d'impositions intérieures de quelque nature qu'elle soit, supérieure à celle qui fera directement ou indirectement les produits nationaux similaires. En outre, aucun État membre ne frappe les produits des autres États d'imposition intérieure de nature à protéger indirectement d'autres productions ; » ainsi que l'article 92 de la loi n°2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 :

« I. - La section III du chapitre III du titre IV de la première partie du livre Ier du code général des impôts est ainsi modifiée :

1° La seconde phrase du premier alinéa du I de l'article 1010 est complétée par les mots : « et les véhicules comprenant au moins cinq places assises et dont le code de carrosserie européen est camions pick-up, sauf ceux mentionnés au e du 6° du IV de l'article 206 de l'annexe II au présent code, lorsqu'ils répondent à un impératif de sécurité pour les salariés » ;

2° Le 1 de l'article 1010 ter est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « tourisme, », sont insérés les mots : « au sens de l'article 1010, » ;

b) Le second alinéa est supprimé.

II. - A. - Le 2° du I entre en vigueur **le 1er juillet 2019**.

B. - Pour l'application des articles 1010 bis, 1011 bis et 1011 ter du code général des impôts aux certificats d'immatriculation délivrés du 1er janvier au 30 juin 2019, le premier alinéa du I de l'article 1010 du même code s'applique dans sa rédaction antérieure à la présente loi. »

Ces dispositions sont reprises au b du 5° de l'article 1007 du CGI susmentionné à compter du 1^{er} mars 2020.

Donc lors d'un import, ne sont éligibles au malus sur les émissions de CO2 que les pick-up dont la date de 1^{ère} immatriculation dans le pays de provenance est postérieure au 1er juillet 2019 (**date d'entrée des pick-up dans le périmètre des véhicules de tourisme**).

Néanmoins, dans le SIV, à ce stade, la taxation intervient pour tous les pick-up dès que l'immatriculation est réalisée, à compter du 1er juillet 2019, sans distinction de la date de 1^{ère} immatriculation à l'étranger.

Aussi, il convient d'exonérer du malus CO2, les véhicules qui auraient une date de 1^{ère} immatriculation à l'étranger antérieure au 1er juillet 2019.

Pour les usagers qui n'auraient pas été exonérés à tort, il convient de réaliser une demande de remboursement via la téléprocédure complémentaire (TPC) « Faire une autre demande concernant un véhicule » et catégorie « Obtenir un justificatif ou un remboursement sur le site de l'ANTS (<https://immatriculation.ants.gouv.fr/>).

9. [Les pick-up des services départementaux d'incendie et de secours \(SDIS\) sont-ils assujettis lors de leur 1^{ère} immatriculation en France au malus sur les émissions de CO2 ?](#)

Le malus prévu à l'article 1012 ter du CGI s'applique à la première immatriculation en France des véhicules de tourisme. Aussi, les pick-up constitués par les véhicules de carrosserie européenne BE qui comprennent au moins 5 places sont assujettis à cette taxe (cf. 5° de l'article 1007 du CGI ci-dessus). Seuls les pick-up utilisés pour l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables en sont exclus ce qui n'est pas le cas, à ce jour, des véhicules des SDIS.

10. [Quel est le montant du malus depuis le 1er janvier 2021 ?](#)

Conformément au II du A de l'article 1012 ter du CGI, le tarif du malus est déterminé à partir de barèmes définis en fonction des émissions de CO2 ou de la puissance administrative. La nature du barème (WLTP, NEDC ou puissance administrative) à appliquer est déterminée en fonction de la date de première immatriculation (en France ou à l'étranger) et du dispositif d'immatriculation du véhicule.

Trois ensemble de véhicules sont distingués :

- les véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation (barème WLTP) ;
- les véhicules réceptionnés UE et hors nouveau dispositif d'immatriculation (barème NEDC) ;
- les véhicules non réceptionnés UE et hors nouveau dispositif d'immatriculation (barème PA).

11. Comment le nouvel abattement prévu au 3° de l'article 1012 ter du CGI est-il géré ?

Une nouvelle réfaction a été introduite dans le CGI, à compter du 1er janvier 2021, sur le malus CO2 :

« 3° Lorsque le propriétaire, ou le preneur si le véhicule fait l'objet d'une formule locative de longue durée, est une personne morale et que le véhicule comporte au moins huit places assises, 80 grammes par kilomètre ou, s'agissant du barème prévu au B du III, 4 chevaux administratifs. »

Cet abattement intervient automatiquement dans le SIV pour les véhicules du périmètre concerné à partir du **4 juillet 2021**.

En attendant cette mise en œuvre, et afin de se faire rembourser, les demandeurs devront se rendre sur le site de l'ANTS (<https://immatriculation.ants.gouv.fr/>) et effectuer la téléprocédure complémentaire (TPC) « Faire une autre demande concernant un véhicule » et sélectionner la catégorie « Obtenir un justificatif ou un remboursement ».

A noter également que les entreprises individuelles même si elles ne sont pas des personnes morales sont intégrées dans le périmètre de cet abattement.

12. Comment s'articulent le nouvel abattement sur les véhicules de plus de 8 places des personnes morales (3° du IV de l'article 1012 ter du CGI) et l'abattement de 40% pour les véhicules fonctionnant au superéthanol (2° du IV de l'article 1012 ter du CGI) ?

L'abattement de 40% relatif aux véhicules fonctionnant au superéthanol s'applique en 1^{er} et l'abattement pour les véhicules d'au moins 8 places s'applique ensuite sur le taux de CO2 ou la puissance administrative calculés suite à l'application de l'abattement de 40%. Le calcul se fait de la manière suivante :

1/ Pour un véhicule soumis au barème en émissions de CO2 :

Taux de CO2 utilisé pour application du barème = (Taux de CO2 [*champ V.7 du CI*] *60 %) - 80 g/km.

2/ Pour un véhicule soumis au barème en puissance administrative :

PA utilisée pour application du barème = PA [*champ P.6 du CI*] – 2CV (au titre du Superéthanol E85) – 4 CV.

Le barème de taxation intervient ensuite sur le résultat du calcul.

13. Quel est le traitement des véhicules « PIVO » (véhicules importés déjà immatriculés à l'étranger) et au regard de cette taxation ?

Plusieurs cas sont rencontrés lors d'une première immatriculation en France pour les véhicules « PIVO », à compter du 1er janvier 2021 :

- Si le véhicule réceptionné UE est homologué WLTP ou NEDC, immatriculé pour la 1ère fois à l'étranger avant le 1er mars 2020, les émissions de CO2 de référence seront les émissions en NEDC(c) et le barème applicable sera celui en vigueur lors de sa 1ère immatriculation à l'étranger (barème prévu au a du III de l'article 1011 bis **en vigueur à cette date**). Les émissions de CO2 en valeur NEDC seront remontées du CNIT en lien avec le numéro de série du véhicule.
- Si le véhicule réceptionné UE homologué WLTP a été immatriculé pour la 1ère fois à l'étranger entre le 1er mars et le 31 décembre 2020, ses émissions de CO2 de référence seront des émissions en WLTP et le barème applicable sera le barème WLTP en vigueur au 1er mars 2020 (barème du a du III de l'article 1011 bis du CGI).

Il conviendra pour les professionnels disposant d'un profil « PIVO PRO » (dispensés de produire un quitus fiscal par véhicule) et pour les CERT de saisir au champ v7, la valeur dite « combinée » du taux de CO₂, en WLTP (valeur pondérée combinée WLTP si véhicule hybride), figurant sur le CI étranger s'il comporte la valeur en WLTP, le certificat de conformité du véhicule ou sur une attestation sur l'honneur d'un professionnel ou de l'utilisateur accompagnée de tout document permettant de justifier du taux d'émissions de CO₂ selon la norme WLTP ;

- Si le véhicule réceptionné UE homologué WLTP a été immatriculé pour la 1^{ère} fois à l'étranger en 2021, son taux de CO₂ de référence sera le taux en WLTP et le barème applicable sera le barème WLTP en vigueur au 1^{er} janvier 2021 (barème du A du III de l'article 1012 ter du CGI).

A noter que pour les années suivantes, la même règle s'appliquera mais le barème à appliquer sera celui en vigueur à la date de 1^{ère} immatriculation à l'étranger (par exemple, si un véhicule est immatriculé à l'étranger en 2022, le barème WLTP appliqué, lors de son immatriculation en France en 2023, sera celui en vigueur au 1^{er} janvier 2022) ;

Il conviendra pour les professionnels qui disposent d'un profil « PIVO PRO » et pour les CERT de saisir au champ V.7, la valeur dite « combinée » du taux de CO₂, en WLTP (valeur pondérée combinée WLTP si véhicule hybride), figurant sur le CI étranger s'il comporte la valeur en WLTP, le certificat de conformité du véhicule ou sur une attestation sur l'honneur d'un professionnel ou de l'utilisateur accompagnée de tout document permettant de justifier du taux d'émissions de CO₂ selon la norme WLTP.

A noter que la valeur remontée du CNIT dans le SIV à partir du 1^{er} janvier 2021 est la valeur « haute » en WLTP sauf pour les véhicules réceptionnés avant le 1^{er} décembre 2020 (valeur basse). Dans tous les cas, il ne s'agit pas de celle en « combinée », il convient donc de la modifier.

- Pour un véhicule non réceptionné UE, non homologué NEDC et WLTP, donc spécifique, la taxation intervient sur la puissance administrative. Le barème pris en compte est celui en vigueur lors de sa 1^{ère} immatriculation à l'étranger (barème du b du III de l'article 1011 bis du CGI, si avant le 1^{er} janvier 2021, et B du III de l'article 1012 ter du CGI, si après le 1^{er} janvier 2021).

L'attestation sur l'honneur devra être rédigée de manière à ce qu'il soit mentionné que la valeur indiquée est bien en WLTP combinée (WLTP pondérée combinée pour un véhicule hybride) : par exemple, « *Il est attesté sur l'honneur que le taux de CO₂ du véhicule (VIN xxxx) en valeur WLTP combinée est de xxxx g/km.* ».

En outre, il pourra être rappelé au télédéclarant lors de la demande de cette attestation que cette demande repose sur l'obligation de fournir les éléments nécessaires à l'application de la taxe.

14. Comment la réfaction de 10% s'applique-t-elle pour les « PIVO » ?

La loi de finances initiale (LFI) pour l'année 2021 introduit une nouvelle rédaction pour partie relative à la réfaction de 10% à appliquer sur le malus : « B. – Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu au

malus, le montant résultant du barème déterminé conformément au A du présent II fait l'objet d'une réfaction de 10 % pour chaque période de douze mois entamée depuis la date de première immatriculation. » (Disposition reprise au B du II de l'article 1012 ter du CGI).

La réfaction ne s'applique pas si le véhicule est immatriculé en France moins de 6 mois après sa 1ère immatriculation à l'étranger. En revanche, dès lors que l'immatriculation initiale à l'étranger remonte à plus de 6 mois, toute période de 12 mois entamée génère une réfaction de 10% du montant du malus résultant de l'application du barème.

Exemple 1 : si un véhicule est immatriculé pour la 1ère fois à l'étranger le 3 novembre 2020 puis en France le 20 janvier 2021, la réfaction de 10% ne trouve pas à s'appliquer.

Exemple 2 : si un véhicule a été immatriculé pour la 1ère fois à l'étranger le 5 mai 2017 et immatriculé en France le 15 avril 2021 => 40% sont à déduire (3 périodes de 12 mois et une période entamée). Si ce même véhicule a été immatriculé en France le 15 mai 2021 => 50% sont à déduire (4 périodes de 12 mois et une période entamée).

15. [Pour les PIVO, quel profil permet aux professionnels de modifier le champ V.7 \(taux de CO2 en g/km\) ?](#)

Seuls les professionnels bénéficiant du profil « PIVO PRO » (et donc dispensés de quitus fiscal) peuvent modifier le taux de CO2 du champ V.7 pour y indiquer la valeur en WLTP dite combinée (valeur WLTP dite pondérée combinée pour véhicules hybrides). A noter que les dossiers d'immatriculation des professionnels ne disposant pas du profil « PIVO PRO » continueront à être traités en Centre d'expertise et de ressources Titres (CERT-CIV) comme c'est le cas actuellement.

Par ailleurs, la bonne saisie du champ V.7 relève de la responsabilité du professionnel « PIVO PRO ». Toute mention ou fausse information indiquée par le professionnel est punie par 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende selon l'article 441-1 du code pénal.

16. [Les véhicules en transit temporaires \(TT\) sont-ils assujettis au malus sur les émissions de CO2 ?](#)

En application du 3° de l'article 1007, dans sa rédaction résultant de la LFI pour 2021 (article.55), la « première immatriculation du véhicule » s'entend comme la première autorisation de mise en circulation du véhicule délivrée par les autorités françaises « à titre permanent ou dans le cadre d'un transit temporaire ». Le malus CO2 étant dû lors de la première immatriculation en France, les véhicules TT y sont soumis.

17. [Les véhicules importés en transit \(IT\) sont-ils assujettis au malus sur les émissions de CO2 ?](#)

Les véhicules importés en transit IT ne rentrent pas dans le champ d'application au malus sur les émissions de CO2 prévu à l'article 1012 ter du CGI. En revanche, ils sont taxés en tant que véhicules « PIVO » au moment de leur revente en dehors de cette série.

18. [Est-ce que toutes les carte d'invalidité militaires sont acceptées au titre de l'exonération du malus sur les émissions de CO2 ?](#)

Le 2° du V de l'article 1012 ter du CGI indique que :

« 2° Dans la limite d'un véhicule par bénéficiaire, lorsque le propriétaire soit est titulaire de la carte " mobilité inclusion " portant la mention " invalidité " mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou d'une carte d'invalidité militaire, soit assume la charge effective et permanente d'un enfant titulaire de cette carte et relevant du même foyer fiscal. Cette exonération s'applique également en cas de formule locative de longue durée lorsque le preneur en remplit les conditions à la date de la mise à disposition du véhicule. »

Aussi, toutes les cartes d'invalidité militaire donnent lieu à une exonération du malus sur les émissions de CO2 quel que soit le taux d'invalidité indiqué.

Chapitre 4 : Point sur la taxe fixe (Y4)

1. Quelles dispositions du CGI encadrent la taxe fixe ?

La taxe fixe est encadrée par les dispositions de l'article 1011 et de l'article 1012 du CGI. Elle s'applique, sans préjudice des exonérations prévues, aux véhicules terrestres à moteur au titre de toutes délivrances d'un certificat d'immatriculation.

2. Quel est le montant de la taxe fixe depuis le 1^{er} janvier 2021 ?

L'article 1012 du CGI prévoit que le montant de la taxe fixe prévue au 1° du I de l'article 1011 est égal à 11 €.

3. La taxe fixe est-elle due si le titre est fauté par une mauvaise saisie par exemple de l'administration et qu'une correction est nécessaire ?

Dans ce cas, la taxe fixe (Y4) n'est pas due. En effet, le II de l'article 1012 du CGI précise que « sont exonérées de la taxe fixe les délivrances de certificats d'immatriculation suivantes, sous réserve qu'elles ne soient pas consécutives à d'autres événements et n'aient pas d'autre objet que celles consécutives à une erreur de saisie lors d'une opération d'immatriculation. ».

4. Les immatriculations WW et W garage sont-elles soumises à la taxe fixe ?

Le 1° du I de l'article 1011 précise que les véhicules font l'objet : « d'une taxe fixe au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation, y compris pour intégrer les modifications d'un certificat existant, prévue à l'article 1012 ; »

Aussi, la délivrance d'un WW et d'un W garage étant considéré comme une délivrance de certificat d'immatriculation, la taxe fixe est due.

5. Les cyclos L1e et L2e sont-ils soumis à la taxe fixe ?

L'article 1011 précise les véhicules font l'objet « D'une taxe fixe au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation, y compris pour intégrer les modifications d'un certificat existant, prévue à l'article 1012 ».

En outre, les dispositions de l'article 1012 du CGI sur la taxe fixe indique que :

« I.- Le montant de la taxe fixe prévue au 1° du I de l'article 1011 est égal à 11 €.

II.- Sont exonérées de la taxe fixe les délivrances de certificats d'immatriculation suivantes, sous réserve qu'elles ne soient pas consécutives à d'autres événements et n'aient pas d'autre objet :

1° Celles consécutives à un changement d'adresse ;

2° Celles consécutives à une erreur de saisie lors d'une opération d'immatriculation ou une usurpation du numéro d'immatriculation du véhicule ;

Le II de l'article 1012 du CGI ne prévoit pas d'exonération pour les véhicules de la catégorie L1e et L2e.

6. [La taxe fixe est-elle due lors d'un 4^{ème} changement d'adresse ?](#)

Le 1° du II de l'article 1012 précise que « sont exonérées de la taxe fixe les délivrances de certificats d'immatriculation suivantes, sous réserve qu'elles ne soient pas consécutives à d'autres événements et n'aient pas d'autre objet : 1° Celles consécutives à un changement d'adresse ; »

Donc la taxe fixe n'est pas due pour un changement d'adresse que celui-ci aboutisse à la délivrance d'une étiquette **ou d'un CI**.

7. [La taxe fixe s'applique-t-elle lors d'une conversion FNI par exemple dans le cas d'opérations cumulées ?](#)

Les dispositions de l'article 1012 du CGI sur la taxe fixe indique que :

« I.- Le montant de la taxe fixe prévue au 1° du I de l'article 1011 est égal à 11 €.

II.- Sont exonérées de la taxe fixe les délivrances de certificats d'immatriculation suivantes, sous réserve qu'elles ne soient pas consécutives à d'autres événements et n'aient pas d'autre objet :

1° Celles consécutives à un changement d'adresse ;

2° Celles consécutives à une erreur de saisie lors d'une opération d'immatriculation ou une usurpation du numéro d'immatriculation du véhicule ;

3° Celles portant sur les primata de certificats d'immatriculation des véhicules automobiles acquis en remplacement de ceux détruits lors des intempéries et sur les duplicatas des certificats d'immatriculation détruits lors des intempéries ;

4° Celles ayant pour objet la conversion du numéro d'immatriculation du véhicule au système d'immatriculation mis en œuvre à compter du 1er janvier 2009 ».

Aussi, l'article précise que l'exonération intervient à condition que la délivrance du CI ne soit pas consécutive à un autre objet.

Donc la délivrance d'un CI suite une conversion FNI pour changement d'adresse n'est pas exonérée de taxe fixe.

8. [Est-ce que la taxe fixe s'applique aux véhicules concernés par l'exercice d'une compétence de l'Etat, des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics de coopération intercommunale ou par un transfert/retrait de compétence ?](#)

L'article 1011 précise que les véhicules font l'objet « D'une taxe fixe au titre de toute délivrance d'un certificat d'immatriculation, y compris pour intégrer les modifications d'un certificat existant, prévue à l'article 1012 ».

En outre, les cas d'exonération de la taxe fixe sont limitativement énumérés au II de l'article 1012 du CGI. Aussi, les véhicules concernés par l'exercice d'une compétence de l'Etat (ACE), des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics de coopération intercommunale ainsi que les délivrances de

certificat à la suite d'un transfert ou d'un retrait de compétence sont assujettis à la taxe fixe.

Chapitre 5 : Point sur la redevance acheminement (Y5)

1. Quelle disposition encadre la redevance d'acheminement ?

Le décret n°2008-850 du 26 août 2008 a institué une redevance destinée à couvrir les frais d'acheminement des certificats d'immatriculation des véhicules.

L'article 1^{er} de ce décret indique que : « *A compter du 1er janvier 2009, l'acheminement, au domicile du titulaire, d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule neuf ou d'occasion autre qu'un cyclomoteur tel que défini à l'article R. 311-1 du code de la route donne lieu au versement par celui-ci d'une redevance.*

Toutefois, la redevance n'est pas due pour l'acheminement d'un nouveau certificat d'immatriculation réédité à la suite d'une erreur de saisie. »

2. Quel est le montant de la redevance d'acheminement depuis le 1er janvier 2021 ?

Le montant fixé à 2,76 €, n'a pas été modifié à compter du 1^{er} janvier 2021.

(Article 2 de l'arrêté du 21 septembre 2015 portant fixation du tarif de la redevance d'acheminement des certificats d'immatriculation des véhicules).

3. Est-ce que la refonte des taxes du 1^{er} janvier 2021 a modifié l'application de la redevance d'acheminement ?

La refonte des taxes n'a pas modifié l'application de la redevance d'acheminement.

Chapitre 6 : Questions diverses

1. A quelle date la taxation s'applique-t-elle, quel est le fait générateur de la taxation ?

Le CGI a été complété d'une disposition sur le fait générateur des taxes.

En effet, le II de l'article 1011 du CGI précise que :

« II.-Le fait générateur des taxes mentionnées au I du présent article est constitué par la délivrance du certificat et la taxe devient exigible lors de cette délivrance. »

Aussi, quelle que soit la date d'achat du véhicule ou de dépôt du dossier d'immatriculation, la taxation est due au moment de l'édition du titre. Le tarif de taxation appliqué est donc celui en vigueur à cette dernière date.

2. Est-ce que les taxes fixées par les articles 1010 bis, 1010 ter et 1011 ter du CGI sont supprimées au 1^{er} janvier 2021 ?

Le malus sur les véhicules d'occasion, la taxe sur les véhicules de plus de 36 CV et la taxe annuelle sur les véhicules les plus polluants sont supprimées depuis le 1^{er} janvier 2021.