

# Le point sur ...

## La réglementation européenne pour les véhicules du segment N1

**P**assée inaperçue lors de sa publication l'année dernière, la réglementation N1 pour les véhicules a pourtant des charmes qui séduisent de plus en plus d'entreprises.

Issue d'une Directive Européenne, elle est applicable depuis le 1<sup>er</sup> mai 2009 et permet l'homologation d'un véhicule particulier 5 places avec une carte grise et une fiscalité afférente à un véhicule utilitaire.

Tout a commencé le 5 septembre 2007, jour où le Parlement Européen et le Conseil ont arrêté la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur.

Cependant, celle-ci a dû attendre d'être transposée dans le droit français ce qui fût fait par l'arrêté du 4 mai 2009 offrant alors une véritable aubaine pour les constructeurs et pour les entreprises.

### L'obtention du classement N1

Sur le principe, la Directive Européenne propose des distinctions savantes entre le segment M (transport de passagers) et le segment N (transport de marchandises) en fonction du nombre de places assises et de l'affectation de la charge utile définie par la formule suivante :  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$ . Nota : P est la MMTA (Masse Maximale Techniquement Admissible), M est la masse du véhicule en ordre de marche et N le nombre de places assises (sans compter celle du conducteur). Quant au paramètre 68, il correspond au poids statistique moyen d'un(e) citoyen(ne) européen(ne). Le classement dépend donc de cette équation.

De plus, au sens de la directive une « place assise » est considérée comme « existante », si le véhicule est équipé d'ancrages « accessibles ». Au besoin, le constructeur doit donc supprimer certains ancres ou les neutraliser efficacement pour obtenir le classement N1.

L'obtention du classement sur le segment N1 dépend donc de la demande d'homologation réalisée par le constructeur automobile.

### Avantages : ni Plafond d'amortissement, ni TVS, ni Malus

Le véhicule homologué N1 n'est alors plus soumis à la Taxe sur les Véhicules de Sociétés (TVS), puisque la TVS ne s'applique qu'aux seuls véhicules immatriculés dans le genre voitures particulières et que les N1 sont considérés comme affectés au transport de marchandises.

Pour les mêmes raisons, il peut en principe s'amortir sans plafonnement comme un VU (véhicule utilitaire), et ignorer le malus écologique.

Par ailleurs, le véhicule étant soumis à une puissance fiscale moindre, le coût de sa carte grise s'en trouve diminué.

# *Le point sur ...*

## *La réglementation européenne pour les véhicules du segment N1*

### *TVA déductible à 80% sur le carburant diesel*

Autre avantage : les véhicules de catégorie N1 peuvent récupérer la TVA sur le seul carburant et selon les dispositions qui valent pour les VP (véhicules particuliers). Compte tenu de la cible de marché, on ne devrait guère trouver dans l'immédiat que des diesels dans le segment N1, en pratique ce sera donc une récupération de 80% de la TVA sur le gazole.

### *Quelques inconvénients*

En revanche, la TVA sur le prix d'achat n'est pas récupérable, le contrôle technique devient annuel à partir de la 4<sup>ème</sup> année de vie du véhicule, la carte grise est estampillée VU (véhicule utilitaire) à vie, le coût de l'assurance est celui d'un VU et il doit y avoir une plaque de tare sur le véhicule.

Un risque demeure néanmoins pour les titulaires de ces véhicules de catégorie N1 car aucun texte ne prévoit expressément le régime fiscal de ces véhicules et rien ne garantit que l'application fiscale proposée par les constructeurs ne puisse être remise en cause par de nouvelles dispositions légales ou réglementaires (voir à ce sujet le projet de Loi de Finances pour 2011).

### *L'achat d'un tel véhicule est-il véritablement sans risque fiscal ?*

Pas toujours, il semble en effet que l'acquisition d'un véhicule N1 par certaines entreprises soumises à l'IS mais dont l'activité (même indirectement) n'implique pas le transport de marchandises ou de matériaux pourra impliquer une contestation, par l'administration, des charges générées par le véhicule sur la base de l'acte anormal de gestion.

En effet, selon l'article 38 du CGI seuls peuvent être admis dans les charges de l'entreprise les actes ou opérations qui ont été réalisés aux fins de satisfaire les besoins ou, de manière générale, servir les intérêts de l'entreprise.

Sur cette base, les charges générées par les véhicules achetés par des entreprises n'en ayant pas vraiment besoin pourraient donc être rejetées par l'administration.

Seules celles pouvant démontrer l'utilité de ce véhicule pour leur exploitation le feront sans risque.

Renault a été le premier constructeur à s'engouffrer dans la brèche qu'offre le règlement 2007/46/CE et à proposer une gamme N1, mais désormais de nombreux constructeurs comme Audi, Citroën ou Peugeot proposent eux aussi leur gamme N1.

Les entreprises voulant bénéficier de véhicules N1 ont donc le choix entre une large gamme de véhicules.