

Flottes de véhicules, qu'est-ce que la Taxe Annuelle Incitative (TAI) qui vient d'entrer en vigueur ?

2 juin 2025. Au 31 décembre 2024, un total de 1,3 million de véhicules électriques circulaient sur les routes françaises d'après les chiffres de l'Avere (2 millions si on compte les véhicules hybrides). Cependant le gouvernement juge que les entreprises peinent encore à prendre le virage de la mobilité décarbonée (selon l'ONG Transport & Environnement France, 20 % des particuliers achètent des voitures électriques contre seulement 12 % des entreprises). Alors que les obligations et incitations à renouveler les véhicules thermiques de leurs flottes par des modèles électriques ont déjà été nombreuses (loi LOM en 2019, loi Climat et résilience en 2021...), il est pourtant une nouvelle mesure dont l'entrée en vigueur au 1er mars 2025 a pris tout le monde de court : la TAI. Derrière cet acronyme mystérieux se cache la Taxe Annuelle Incitative, une taxe qui vient sanctionner le « non-verdissement des flottes » et qui fait partie de la loi de Finances pour 2025. Son objectif ? Pousser les entreprises ayant une flotte de plus de 100 véhicules à passer massivement à l'électrique avec une pénalisation financière en cas de manquement. Le dispositif prévoit d'ores et déjà que cette taxe et son mode de calcul seront progressivement plus punitifs chaque année jusqu'en 2030 où le niveau maximum de pénalité sera appliqué pour les entreprises concernées n'ayant pas atteint un taux de 48% de véhicules électriques dans leur flotte. Face au bouleversement que représente cette nouvelle mesure législative, et pour mieux comprendre ses conséquences, Sharvy, start-up française editrice d'une solution SaaS de gestion des parkings et bureaux d'entreprises comptant plus de 70 000 utilisateurs quotidiens (Vinci, JC Decaux, Nestlé, Ralph Lauren, Onet...), fait aujourd'hui le point sur l'entrée en vigueur de la TAI et les enjeux qu'elle représente.

Contact presse : francois.cosme@sharvy.com / 07.69.68.64.02



La Taxe Annuelle Incitative : qu'est-ce que c'est ? et quel mode de calcul ?

La Taxe Annuelle Incitative est une **taxe-sanction dite de « non-verdissement des flottes »** qui fait partie de la loi de **Finances pour 2025**. Elle est entrée en vigueur au 1^{er} mars 2025 et a pour principe un mécanisme de pénalités financières qui s'appliquera aux **entreprises ayant une flotte de plus de 100 véhicules** mais n'ayant pas atteint un certain pourcentage de véhicules électriques au sein de celle-ci. Elle vient remplacer le système des quotas de verdissement instauré auparavant par la LOM. Elle s'est traduite par **l'apparition de l'article L224-9-1 du code de l'Environnement** qui stipule désormais que « *les entreprises sont soumises à la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions mentionnée au 1° bis de l'article L. 421-94 du code des impositions sur les biens et services* ». Son mécanisme repose sur la **pénalisation financière sous forme de taxe des entreprises concernées qui n'auraient pas atteint chaque année le pourcentage cible de véhicules électriques au sein de leur flotte** tel que défini par la loi

(pourcentage qui ira en s'accroissant d'année en année jusqu'à un taux final de 48% en 2030).

Le mode de calcul de la TAI ainsi instaurée est le suivant : $TAI = \text{« pénalité par véhicule »} \times \text{« facteur d'écart »} \times \text{« taux annuel de renouvellement »}$. Le **niveau de pénalité par véhicule** est un montant en euros qui augmente lui aussi d'année en année (2000€/véhicule en 2025, 4000€ en 2026 puis 5000€ à partir de 2027). Le **facteur d'écart** correspond quant à lui à la différence entre le pourcentage cible de véhicules électriques défini annuellement par la loi (15% en 2025, 18% en 2026, 25% en 2027, 30% en 2028, 35% en 2029, 48% en 2030) et le pourcentage effectif de ces véhicules dans la flotte de l'entreprise. Enfin, le **taux annuel de renouvellement** correspond quant à lui au pourcentage de la flotte ayant été renouvelé au cours de l'année pour des véhicules thermiques. La TAI sera **déclarée et acquittée pour les entreprises en même temps que les TVU** et les premières sanctions tomberont donc dès 2026 pour les entreprises n'ayant pas atteint leur pourcentage cible en 2025. Ces sanctions seront encore minorées en 2026 par un calcul au prorata de la date d'entrée en vigueur de la TAI au 1^{er} mars 2025. Elles s'appliqueront par contre de manière pleine et entière en 2027.

L'électrification des flottes : un levier jugé crucial pour la transition écologique et le dynamisme économique en France

Avec l'entrée en vigueur de la TAI, il est clair que l'électrification des flottes automobiles des entreprises et collectivités représente un enjeu majeur pour atteindre les objectifs climatiques fixés par le gouvernement français. En effet, **les entreprises sont à l'origine de plus de 50 % des immatriculations de véhicules neufs dans l'Hexagone**, ce qui leur confère donc selon celui-ci une responsabilité considérable dans la décarbonation du parc automobile. Du point de vue économique, en poussant à l'adoption des véhicules électriques, la TAI doit également permettre, au-delà de la seule réduction des émissions carbone, de **dynamiser le marché de l'occasion, rendant en conséquence l'accès au véhicule électrique plus abordable pour les particuliers tout en boostant les résultats économiques des constructeurs et donc du Made in France**. Cette double action, écologique et économique, a été mise en avant comme un levier clé de la stratégie nationale de décarbonation par le nouveau gouvernement.

La mise en place de la TAI s'explique aussi par un rythme de transition des entreprises vers la mobilité électrique encore trop largement insuffisant aux yeux du gouvernement. **La loi d'orientation des mobilités (LOM) imposait jusqu'alors aux grandes entreprises un quota de 20 % de véhicules à faibles émissions lors des renouvellements de flottes (avec une cible maximum de 70 % en 2030)**. Toutefois, il semble que de nombreuses sociétés ont peiné à respecter ces quotas. Cela serait notamment du fait d'un manque de contrôles et de sanctions dissuasives selon les experts, ce qui aurait nuit à l'efficacité concrète du dispositif. Une proposition de loi déposée début 2025 a donc cherché à durcir les contraintes auxquelles sont assujetties les entreprises en renforçant les obligations de déclaration (taille de la flotte, nombre de véhicules à faible émission, taux de renouvellement etc.) et en instaurant une sanction pour les contrevenants. Cette volonté s'est traduite finalement par **l'entrée en vigueur au 1^{er} mars 2025 de la Taxe Annuelle Incitative, malgré son caractère polémique, y compris au sein de la majorité, puisqu'elle touche pour certains à la compétitivité économique des entreprises tricolores**.

Face à la TAI, des freins structurels et humains pour les entreprises et un double défi pour les gestionnaires de flottes

En 2024 dans l'Hexagone, **selon l'ONG Transport & Environnement France, 20 % des particuliers achètent des voitures électriques contre seulement 12 % des entreprises**. Pour expliquer cette disparité, nombreux sont les dirigeants d'entreprises à souligner les écueils auxquels ils font face, dont en premier lieu **le coût d'achat des véhicules électriques** nettement plus élevé que celui des modèles thermiques équivalents. Bien que les frais d'entretien et d'utilisation soient souvent moindres, le prix initial reste un frein, notamment pour les PME ou les loueurs à courte durée. S'y ajoute également **l'insuffisance du maillage de bornes de recharge, surtout en zones périurbaines et rurales**, un problème structurel en France (**26 326 points de charge en Ile-de-France pour 152 887 points de recharge publics en France au 31 décembre 2024 selon l'Avere, soit 17% de l'offre hexagonale**) qui limite concrètement les possibilités d'un déploiement massif de flottes électriques sur tous les territoires du pays. Cette contrainte logistique freine l'engagement de nombreuses sociétés qui hésitent à transformer leur flotte sans garantie d'infrastructure adéquate.

Au-delà des aspects financiers et techniques, **la résistance au changement des salariés constituerait également un frein supplémentaire**. Beaucoup d'entre eux expriment des inquiétudes quant à l'autonomie des véhicules électriques, à leur temps de recharge et à la disponibilité des bornes, notamment pour les trajets professionnels longs ou en région. Cette réticence est souvent accentuée au sein de certaines entreprises et collectivités par un manque de formation et d'accompagnement dans l'usage de ces nouveaux véhicules. Face à cela, **les entreprises peuvent compter sur des solutions comme la suite logicielle de gestion de parking de Sharvy qui, outre la gestion automatique et l'optimisation de leur parc de stationnement, intègre aussi la gestion et la supervision des bornes de recharge qui s'y trouvent**. Elle leur permet également d'anticiper les problèmes techniques grâce à des outils de suivi en temps réel, d'alerter immédiatement en cas d'anomalie, et de gérer à distance certaines maintenances. Enfin la solution de la startup montpelliéraine se charge d'assurer la continuité du service, d'optimiser la consommation énergétique de la flotte, de gérer les accès et de simplifier la facturation. **Des difficultés en moins pour les gestionnaires de flottes qui doivent**

désormais faire face à un double défi depuis l'entrée en vigueur de la TAI : convaincre en interne tout en gérant les contraintes externes, dans un contexte où la pression réglementaire et le risque de pénalités financières s'intensifient.

À PROPOS DE SHARVY

Sharvy est une start-up française éditrice d'une solution SaaS de gestion des parkings et bureaux d'entreprises comptant plus de 70 000 utilisateurs quotidiens (Vinci, JC Decaux, Nestlé, Ralph Lauren, Onet...). Sa solution logicielle permet de gérer de manière intelligente et d'optimiser efficacement l'utilisation des ressources en entreprise qu'il s'agisse des places de parking, des bornes de recharge pour véhicules électriques, des postes de travail ou de toute autre ressource réservable. Lancée en 2018 à Montpellier par Stéphane Seigneurin, la start-up a levé 1,2 million d'euros en 2020. Elle est également membre de la French Tech Méditerranée et du cluster d'entreprises numériques Digital 113.