



Pierre Courbe

VOITURES DE SOCIÉTÉ

OSER LA RÉFORME !



VOITURES DE SOCIÉTÉ

OSER LA RÉFORME!

Rédaction : Pierre Courbe

Relecture : Marie Cors, Pierre Titeux

Mise en page : Isabelle Gillard

Coordination : Pierre Titeux

Editeur responsable : Christophe Schoune, 98 rue Nanon, 5000 Namur

Remerciements

Pour leur aide et leurs remarques, pour les échanges parfois ardents, toujours cordiaux et enrichissants qu'il a pu avoir avec eux, l'auteur remercie chaleureusement :

Mathias Bienstman

Pauline de Wouters

Noé Lecocq

Jérôme Matagne

Joeri Thijs

William Todts

Bruno van Zeebroeck

Jeroen Verhoeven

Juliette Walckiers

© Fédération Inter-Environnement Wallonie – Décembre 2011



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles

« Il faut aller progressivement vers la suppression du régime fiscal particulier des voitures de société et aligner la taxation de l'avantage de toute nature sur celle des salaires, tant dans le chef de l'employeur que dans le chef du salarié. »

Conseil supérieur des Finances,
Section Fiscalité et parafiscalité,
« La politique fiscale et l'environnement », septembre 2009

Sommaire

Introduction.....	9
1. Etat de lieux: les voitures de société en Belgique.....	13
1.1. Savoir de quoi on parle.....	13
1.2. Un avantage salarial... pas très social	20
1.3. Du côté des employeurs.....	24
1.4. Du côté des employés	27
1.5. Regards croisés.....	29
2. Les incidences négatives du système	33
2.1. Impact sur les comportements de mobilité	34
2.2. Pérennisation du système automobile.....	35
2.3. Incidences environnementales	36
2.4. Incidences sociales.....	40
2.5. Incidences économiques.....	41
3. Eléments de réflexion	45
3.1. L'avantage de toute nature à travers l'Europe	45
3.2. Le Royaume-Uni : un cas d'école ?	46
3.3. Se méfier du chant des sirènes	48
3.4. Une vision systémique.....	49
3.5. Les lignes de force d'une réforme	50

4. Réforme du système : les pistes de solutions 53

- 4.1. Une approche graduelle..... 53
- 4.2. Cotisation de solidarité 55
- 4.3. Avantage de toute nature..... 56
- 4.4. Mesures d’accompagnement..... 62
- 4.5. Dernière minute : modification légale 63

Annexe 1 67

Annexe 2 69

Bibliographie..... 75

Introduction

La Belgique compte un nombre très important de voitures de société octroyées en guise de rémunération extra-salariale, d'où leur appellation de « voitures-salaires ». Cette situation se comprend aisément si l'on sait que, d'une part, la fiscalité sur le travail est réputée élevée dans notre pays et que, d'autre part, plusieurs dispositions fiscales font en sorte qu'il y est plus intéressant pour un employeur de proposer à son personnel une voiture de société plutôt qu'une hausse de salaire. A coût égal pour l'employeur, cette formule apporte à son bénéficiaire un avantage en nature d'une valeur plus importante que ne pourrait l'être une hausse salariale et, qui plus est, moins taxé que ne le serait cette dernière...

Ce « subside fiscal » rencontre un tel succès qu'il a des répercussions majeures sur les comportements de mobilité avec des incidences considérables sur les plans environnemental, social, fiscal et économique. On relèvera ainsi, à titre illustratif, que :

- une personne bénéficiant d'une voiture de société roulera 9.000 k annuels supplémentaires par rapport à une personne de même profil (même sexe, habitant à la même distance du lieu de travail et devant réaliser avec la même fréquence des déplacements professionnels) n'en possédant pas ;
- en 2010, la moyenne des émissions de CO₂ des voitures de société neuves achetées en Belgique était de 146,8 g/km, contre 129,7 g/km pour les voitures achetées par des privés ;
- le manque à gagner de l'Etat imputable aux dispositions fiscales favorables aux voitures de société (principalement relatives aux cotisations ONSS employeurs et employés et au calcul de l'avantage en toute nature), quoique très difficile à appréhender, peut être estimé entre trois et quatre milliards d'euros par an.

Considérant que ce sont majoritairement des employés dont les revenus appartiennent aux tranches les plus élevées qui se voient octroyer des voitures de société, on pourrait résumer la situation en disant qu'une majorité de citoyens de condition modeste paie pour les voitures de société d'une minorité plus riche...

Outre cette singularité sociale, le manque à gagner de l'Etat impacte directement les politiques que celui-ci peut – ou plus exactement ne peut pas – mener, notamment en matière de promotion d'une mobilité durable et, plus particulièrement, de transport en commun.

Par ailleurs, en confirmant l'équation « voiture = réussite sociale » (le « standing » et la taille de la voiture dépendent non des besoins réels mais de la fonction occupée par le salarié), le système contribue à renforcer l'image positive de la voiture et donc sa prédominance dans nos comportements de mobilité. C'est peut-être là l'aspect à la fois le moins débattu et le plus impactant des voitures de société.

Un débat sur le thème des voitures de société est rarement objectif et serein. Tant ceux qui sont favorables au système que ceux qui le dénoncent ont tendance à verser dans un discours simpliste, mobilisant raccourcis et approximations. Le présent dossier vise à établir un constat aussi objectif que possible et, sur base d'une analyse strictement factuelle, à tracer les grandes voies de solution pour réformer le système en profondeur afin d'en minimiser les incidences environnementales, sociales, fiscales et économiques.

1. Etat de lieux: les voitures de société en Belgique

L'appellation voiture de société peut prêter à confusion. En effet, en fonction des sources, cette notion recouvre des ensembles de véhicules plus ou moins importants.

Nous adopterons ici la définition proposée dans l'étude COCA (Company car analysis)¹, qui fait référence en la matière : une voiture de société ou « voiture-salaire » est un véhicule dont l'employeur supporte le coût initial et qu'il met à disposition de l'employé pour les déplacements personnels, professionnels et/ou privés de celui-ci. L'employé peut en faire usage sans demander l'autorisation de son employeur. Ne tombent donc pas sous la dénomination « voitures de société » telle qu'entendue ici les voitures immatriculées par les indépendants (personnes physiques assujetties à la TVA) et les voitures « de service » ou « de flotte », c'est-à-dire des véhicules qu'un employeur met à la disposition de son personnel pour les déplacements professionnels que celui-ci est amené à effectuer. Dans certains cas, l'employé peut également utiliser un véhicule de flotte à des fins non professionnelles mais il doit alors avoir l'autorisation de son employeur.

1.1. Savoir de quoi on parle

Le nombre de voitures de société fait l'objet d'estimations diverses et variées. Comme on vient de le voir, certaines divergences trouvent leur origine dans les définitions retenues (voitures-salaires, immatriculées au nom d'une société, immatriculées par les indépendants...). D'autres sont inhérentes aux indicateurs retenus pour comptabiliser les voitures. Il n'existe en effet pas de cadastre des voitures attribuées en tant qu'avantage extra-salarial et l'estimation de leur nombre doit dès lors s'opérer par le biais d'indicateurs relatifs à certaines caractéristiques de ces véhicules.

L'approche classique est basée sur la spécificité des voitures de société en matière de fiscalité des entreprises. Alors que les salaires bruts sont soumis à une cotisation sociale de 32% versée par les employeurs à l'Office national de sécurité sociale (ONSS), l'avantage en toute nature que constitue une voiture de société échappe à cette règle. A titre de « compensation » (très

1 Cornélis et al. : Company car analysis (COCA), Rapport final, politique scientifique fédérale, avril 2007, page 15

partielle), les employeurs doivent s'acquitter d'une « cotisation de solidarité » sur les voitures-salaires attribuées à des ... salariés ; ne sont donc pas visés les véhicules mis à disposition d'autres catégories de personnes tels les dirigeants d'entreprise indépendants (voir le chapitre 1.3). Les statistiques de l'ONSS ne rendent évidemment pas compte des situations dans lesquelles un véhicule de flotte (pour lequel la cotisation de solidarité n'est pas due) est, dans les faits, en vertu d'un accord tacite avec l'employeur et sans que rien ne soit « officialisé », utilisé à volonté par un employé au même titre que le serait une voiture de société.

En janvier 2011, on comptait 353.521 voitures pour lesquelles une cotisation de solidarité était versée, ce qui représentait 6,6% du parc automobile (qui comptait 5.328.212 unités au 31 décembre 2010).

L'évolution du nombre de voitures de société ces dernières années est impressionnante. En janvier 2007, on en dénombrait 271.949 pour un parc automobile de 4.980.400 unités (au 31 décembre 2006), soit 5,4% « seulement ». Sur ces quatre dernières années, alors que le parc automobile croissait de 7%, le nombre de voitures de société explosait littéralement, avec une augmentation de + 30%. La **figure 1** présente l'évolution du nombre de voitures de société depuis 2007.

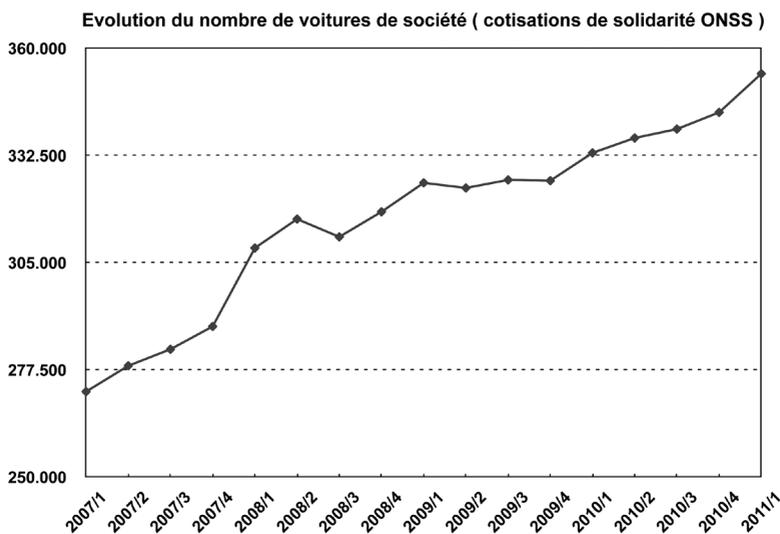


Figure 1 : Evolution du nombre de voitures de société en Belgique, par trimestre entre 2007 et 2011 – Source : ONSS (octobre 2011)

Il est utile de comparer ces chiffres ONSS aux estimations réalisées dans le cadre de l'étude COCA sur base de deux méthodes : d'une part, en croisant les immatriculations au nom de sociétés avec les données du plan de déplacement mobilité pour les entreprises de la Région Bruxelles-Capitale ; d'autre part, à partir de différentes enquêtes relatives à la mobilité des ménages.

Les résultats de la seconde méthode (enquêtes) sont cohérents entre eux. L'enquête MOBEL² évaluait à 5% la part des voitures de société dans l'ensemble des véhicules à la disposition des ménages belges (en 1998) et l'Enquête nationale sur la mobilité des ménages (ENMM)³ évaluait cette part à 6% en 2001. Par ailleurs, COCA nous apprend que « Pour ce qui est de l'OVG (*Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2001*) et de l'ERMM (Enquête régionale sur la mobilité des ménages, Wallonie, 2002), les parts des voitures de société dans l'ensemble des véhicules dont disposent les ménages flamands ou wallons sont respectivement de 6% et de 7%. »⁴ Il faut préciser ici que les véhicules dont disposent les ménages n'incluent pas, par définition, les voitures de flotte. Pour estimer la part des voitures de société dans le parc total, il faudrait donc corriger ces chiffres.

Si l'on estime qu'il y a autant de voitures de flotte que de voitures salaires (voir les développements ci-dessous), la correction est minime et revient à diminuer de 0,3 à 0,4% environ les chiffres issus des enquêtes réalisées auprès des ménages. (Pour 100 voitures détenues par des ménages, dont 6 voitures de société, il y aurait environ 6 voitures de flotte ; le parc de référence serait donc de 106 véhicules. La proportion de voitures de société serait dès lors de 6/106 soit 5,7%.)

La première méthode (immatriculations) est, elle, assez délicate. Entre deux voitures immatriculées au nom d'une entreprise, rien ne permet en effet de distinguer la voiture salaire de la voiture de flotte : il faut donc estimer la part respective des deux catégories. Le Plan de Déplacements d'Entreprise de la Région Bruxelles-Capitale donnait, fin 2005, un ratio de 3 voitures de société pour une voiture de flotte (les parts exactes étant respectivement de 76% et 24%). En extrapolant ces résultats à l'ensemble des voitures immatriculées au nom d'une entreprise en Belgique, COCA établissait le chiffre de 480.000

2 Enquête nationale sur la mobilité des ménages, 1999

3 Toint Ph. (dir.) : Enquête nationale sur la mobilité des ménages (ENMM), rapport final, Avril 2001, page 18

4 Cornélis et. al., op. Cit., page 31

voitures de société, soit 10% du parc automobile belge, un résultat nettement supérieur aux estimations issues des enquêtes menées auprès de la population.

Les entreprises ayant répondu à l'enquête bruxelloise étaient celles occupant plus de 200 personnes sur un même site. Or, notre pays compte 96% d'entreprises comptant moins de dix employés. D'où l'intérêt de données plus fines telles celles publiées par le Corporate Vehicle Observatory (CVO) et établies sur base d'une enquête réalisée auprès d'un échantillon représentatif des entreprises disposant d'un parc de véhicules⁵.

Selon le CVO, en fonction de la taille des entreprises, les taux de voitures de société (voitures-salaires ou « *incentives* ») dans le parc global sont de 64% (500 employés et plus), 54% (de 100 à 499 employés), 34% (10 à 99 employés) et 28% (moins de 10 employés). Ces chiffres, cependant, doivent être corrigés du fait qu'ils se rapportent à des totaux prenant également en compte les véhicules de transport (camionnettes). Les proportions corrigées (**tableau 1**) sont de 68%, 59%, 43% et 36%.

En extrapolant à l'ensemble des entreprises les chiffres issus de l'enquête bruxelloise (pour rappel, 76% de voitures de société), on surestime donc nettement leur nombre. Il est cependant délicat d'établir un pourcentage moyen pour l'ensemble des entreprises. En première approximation, on peut estimer qu'il doit être compris entre 40 et 50%. Afin d'évaluer le nombre de voitures de société en Belgique, il conviendrait d'appliquer ce pourcentage au total des voitures immatriculées par les sociétés, exception faite des indépendants.

Pour l'année 2005, la DIV renseignait 631.718 voitures immatriculées au nom d'une société⁶. En y appliquant un taux de 45%, on estimerait à 284.000 le nombre de voitures de société, soit 5,8% d'un parc de 4.861.352 voitures au 31 décembre 2005, ce qui semble plus cohérent avec les chiffres issus des enquêtes.

Il y avait 780.725 voitures immatriculées au nom d'une personne morale au 31 décembre 2010 selon les indicateurs mobilité du bureau fédéral du plan

5 Corporate Vehicle Observatory [1] : Résultats du baromètre européen du véhicule d'entreprise 2010, dossier de presse, 02 juin 2010, ARVAL, BNP Paribas Group

6 Cornélis et al., op. Cit., page 31

(BFP). En y appliquant le taux de 45%, on estimerait à 351.326 le nombre de voitures salaires, un chiffre cohérent par rapport à celui donné par l'ONSS (353.521 en janvier 2011) alors qu'il devrait, en toute logique, être plus élevé (en effet, si les déclarations à l'enquête du CVO sont honnêtes, elles doivent également prendre en compte les véhicules non concernés par la cotisation de solidarité ONSS, tels ceux octroyés aux dirigeants d'entreprise indépendants).

	Moins de 10 employés	10 à 99 employés	100 à 499 employés	Plus de 500 employés
A. Véhicules de transport	22 %	20 %	8 %	5 %
B. Véhicules de service	21 %	17 %	16 %	21 %
C. Véhicules commerciaux	29 %	29 %	21 %	9 %
D. Véhicules incentives	28 %	34 %	54 %	64 %
D/ (B + C + D)	36 %	43 %	59 %	68 %

Tableau 1 : Répartition par type de véhicules en fonction de la taille de l'entreprise (source : CVO, 2010)

En appliquant le calcul ci-dessus aux données disponibles pour les années 2000 à 2010, on obtient le graphique de la **figure 2**, sur lequel on a également reporté le nombre de voitures pour lesquelles a été versée une cotisation de solidarité à l'ONSS.

On remarque de suite que, si les deux séries semblent converger pour l'année 2010, elles divergent d'autant que l'on remonte dans le temps. Ceci appelle plusieurs remarques :

- le nombre de voitures immatriculées au nom d'une personne morale augmente plus vite que le parc total : il était de 512.084 (soit 9,2% du parc) en 2000 et de 780.725 (soit 14,8 %) du parc en 2010 ;
- un des facteurs pouvant expliquer la divergence entre les deux séries réside

dans la prise en compte, dans les enquêtes CVO, des véhicules pour lesquels la cotisation de solidarité n'est pas due ;

- la meilleure concordance entre les deux séries pour les années récentes peut se comprendre étant donné que, d'une part, l'estimation de 45% de voitures salaires dans le parc des sociétés est basée sur les données CVO relatives à l'année 2010 et que, d'autre part, le phénomène des voitures de société se généralisant, l'importance relative des personnes non concernées par la cotisation de solidarité doit, en toute logique, se réduire avec le temps ;
- cependant, comme exposé ci-dessus, l'utilisation des 45% pour l'année 2000 conduit à l'estimation de 235.838 voitures salaires, soit 5,1% du parc, ce qui correspond bien aux résultats des enquêtes menées auprès des ménages ;
- l'hypothèse suivante peut dès lors être avancée : au début de la décennie écoulée, on aurait assisté à une tendance à ne pas déclarer officiellement les voitures salaires (situation de fait où un employé peut utiliser la voiture de flotte à sa guise), tendance qui se serait inversée avec l'introduction, en 2004, du forfait de 5.000 ou 7.500 km dans le calcul de l'ATN (avantage de toute nature), forfait qui augmentait fortement l'avantage fiscal tant pour l'employeur que pour l'employé (voir le chapitre 1.5). Cette piste demanderait toutefois une investigation en profondeur pour être confirmée ou infirmée.

Les développements ci-dessus montrent à suffisance la difficulté d'estimer le nombre de voitures de société sur base d'autres indicateurs que le nombre de cotisations de solidarité versées à l'ONSS. Ceux-ci, toutefois, et comme souligné ci-dessus, ne rendent que partiellement compte de la réalité. Ils conduisent à l'estimation de 5,4% du parc en 2007 alors que les enquêtes dont COCA se fait l'écho chiffreraient déjà entre 5% et 7% la part des voitures de société dans le total des véhicules détenus par les ménages pour les années 1998 à 2002 et que les évolutions sociétales paraissent aller vers une augmentation du nombre de voitures de société (voir les **figures 1 et 2**), ce que semblent confirmer les deux éditions plus récentes de l'enquête ménage (*Onderzoek Verplaatsingsgedrag - OVG*) réalisée en Flandre. En effet, OVG 3 comptabilise 10,3% de voitures de société dans les voitures des ménages (dont 8,9% avec usage privé autorisé) pour l'année 2008⁷ et OVG 4 en relève 10,7% (dont 9,7% avec usage privé autorisé) en 2009⁸.

7 Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 3, september 2007 – september 2008, Tabel 16: Verdeling van de personenwagens volgens de wijze waarop ze in het bezit gekomen zijn

8 Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 4.1, september 2008 – september 2009, Tabel 16: Verdeling van de personenwagens volgens de wijze waarop ze in het bezit gekomen zijn

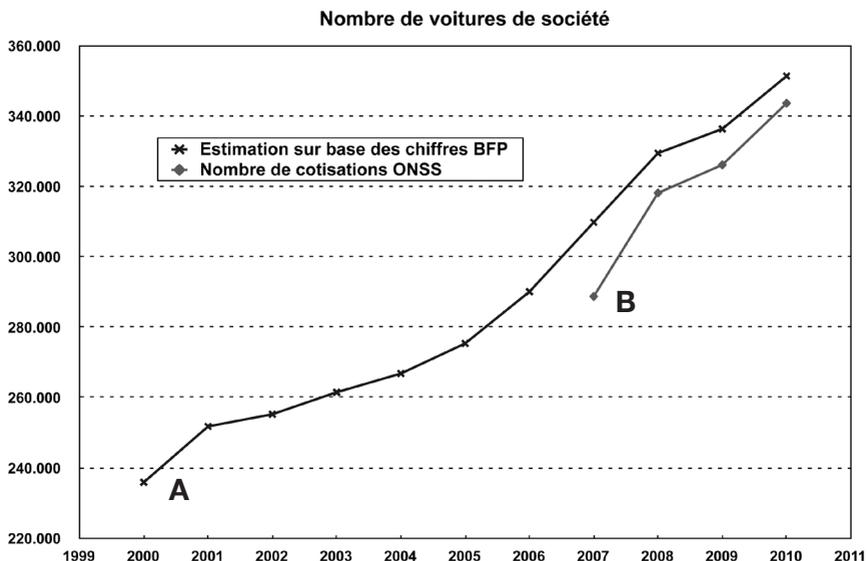


Figure 2: Evolution du nombre de voitures de société; les valeurs de la série A correspondent à 45% du nombre de voitures immatriculées au nom d'une personne morale (données Bureau Fédéral du Plan), celles de la série B correspondent au nombre de cotisations de solidarité versées à l'ONSS.

Pour résumer la situation, les chiffres ONSS constituent la seule base officielle pour estimer le nombre de voitures de société en Belgique. Ils n'intègrent toutefois pas deux catégories :

- les employés qui jouissent d'une situation de fait les autorisant à utiliser des véhicules de flotte pour leur usage privé, en-dehors de tout cadre officiel ; les employés concernés ne déclarent bien évidemment pas l'avantage de toute nature (ATN) dans le cadre de l'impôt sur les personnes physiques ; on peut raisonnablement espérer que ces situations existent en nombre limité ;
- les dirigeants d'entreprise indépendants et autres catégories pour lesquelles une cotisation de solidarité n'est pas due mais qui déclarent l'ATN.

On peut tenter d'établir un chiffrage de cette deuxième catégorie sur base des résultats du baromètre 2011 du CVO (Corporate Vehicle Observatory). L'enquête réalisée auprès de 300 décideurs belges établit que, pour les entreprises de moins de 10 employés (soit 96% des entreprises belges), 41% des véhicules constitutifs de la flotte de l'entreprise sont attribués à la direction

générale tandis que ce taux est de 22% pour les entreprises de 10 employés ou plus.⁹ On peut donc raisonnablement estimer à 20% la part des voitures attribuées à un dirigeant indépendant, ce qui représente 156.145 véhicules sur le total des 780.725 voitures immatriculées au nom d'une personne morale au 31 décembre 2010. En additionnant ce chiffre aux 353.521 véhicules recensés par l'ONSS en janvier 2011, on arrive au total de 509.666 voitures de société, soit 9,5% du parc au 31 décembre 2010 (5.328.212 unités), ce qui constitue un chiffre cohérent par rapport à ceux des enquêtes OVG.

Nous retiendrons donc pour la suite de ce dossier les chiffres ONSS (350.000 voitures) dès lors qu'il sera question des cotisations de solidarité auxquels on ajoutera 150.000 unités (estimation prudente) quand il sera question de l'impôt des personnes physiques et de l'avantage de toute nature des voitures de société au sens retenu ici de « voitures-salaires ».

1.2. Un avantage salarial... pas très social

La taxation sur le travail est réputée fort élevée en Belgique. Eurostat analyse les systèmes de taxation des pays européens en exprimant les différentes taxes qui alimentent les budgets des Etats en pourcentage du PIB, ce qui permet d'établir des comparaisons internationales.

En matière de taxes sur le travail, la Belgique occupe le cinquième rang européen avec 23,7% du PIB (la moyenne pondérée EU 27 étant égale à 20,0% et la fourchette s'étendant de 9,8 à 27,4 % du PIB). Plus précisément, la Belgique est troisième en matière de taxes sur le travail payées par les employés et neuvième pour les taxes sur le travail payées par les employeurs¹⁰.

En matière de contributions sociales, la Belgique occupe le sixième rang européen avec 14,5% du PIB (la moyenne pondérée EU 27 étant égale à 12,8% et la fourchette s'étendant de 1,0 à 16,6 % du PIB). Plus précisément, la Belgique est sixième en matière de cotisations sociales payées par les employés et septième pour les cotisations sociales payées par les employeurs¹¹.

9 Corporate Vehicle Observatory [2] : Baromètre européen 2011 du CVO, 08 juin 2011, page 10

10 Eurostat: Taxation trends in the European Union, European commission, 2011, pages 326 à 330

11 Eurostat, pages 304 à 308

Les voitures de société font partie des dispositifs qui ont pour objectif et pour effet « d'alléger l'ardoise » des entreprises (ou, pour l'exprimer autrement, de diminuer leur contribution au bien public...) A titre d'exemple, un employeur qui veut garantir un salaire net de 2.280 euros à son employé doit déboursier 5.400 euros (donc, le salaire net = 42% du coût pour l'employeur). Si l'employeur remplace une partie du salaire par une voiture de société (avantage en nature), il peut garantir l'équivalent de 2.280 euros de salaire à l'employé en ne déboursant que 4.000 euros... soit un gain de 1.400 euros (ceci sur base d'un coût de leasing de 770 euros et de coûts de carburant de 180 euros et sans prise en compte du treizième mois et du pécule de vacances et abstraction faite des aspects relatifs à la récupération de la TVA – voir les calculs détaillés à l'annexe 2). Notons que, du fait de la dégressivité de l'impôt, le rapport entre le salaire net et le coût salarial pour l'employeur (hors voiture de société, donc) monte à 50% (contre 42% dans la situation sans voiture de société). Par ailleurs, l'avantage net perçu par l'employé pour la voiture de société représente, sur base de nos hypothèses, 78% des frais, impôts et cotisations déboursés par l'employeur.

En intégrant les facteurs laissés de côté dans les calculs de l'annexe 2, les auteurs de « Votre véhicule, le fisc et vous ! » arrivent au ratio de 39% entre le salaire net reçu par l'employé et le coût pour l'employeur (724 euros pour 1.850 euros). « *En revanche, précisent-ils, si nous prenons le même calcul et que nous l'appliquons à l'hypothèse d'une voiture de société, l'employé conserve environ 80% du montant que vous dépensez en tant qu'employeur. Cela signifie que vous pourriez dépenser moitié moins afin de satisfaire votre employé.* »¹²

Le système des voitures de société est fondamentalement inégalitaire et cette inégalité s'exprime tant en termes de disparité entre secteurs économiques qu'entre citoyens. Les analyses du Plan de déplacements d'entreprise de Bruxelles-Capitale permettent d'appréhender la situation au niveau des entreprises : « *De manière globale, 10% des travailleurs concernés par les PDE (entreprises de plus de 200 personnes) disposent d'une voiture de société. Cette proportion est cependant fort variable d'une entreprise à l'autre. Dans 65 organismes, aucun travailleur ne bénéficie de ce type d'avantage. Au contraire, la proportion peut monter à plus de 70% et même jusqu'à 80% sur d'autres sites.* »¹³

12 Picavet A. et Picavet J. : Votre véhicule, le fisc et vous !, Indicator, Louvain, 2011, page 189

13 IBGE : Plans de Déplacements d'Entreprise, Analyses et perspectives, août 2007, page 20

Le fait que les voitures de société et les emplois ne sont pas distribués de la même façon entre les différents secteurs d'activité a également été mis en relief dans les différentes enquêtes relatives à la mobilité des ménages. Se basant sur les résultats de l'étude MOBEL, COCA relève que le secteur financier immatricule beaucoup de véhicules alors qu'il emploie relativement peu de personnes¹⁴.

Par ailleurs, environ 65% des personnes disposant d'une voiture de société sont des employé(e)s dans le secteur privé.¹⁵ Enfin, de fortes disparités se manifestent également entre les entreprises de différentes tailles : 68% des véhicules détenus par les entreprises de plus de 500 personnes sont des voitures salaires, comme on l'a vu au **tableau 1**, contre 36% pour celles de moins de 10 personnes.¹⁶

La première discrimination entre citoyens s'exprime en fonction du sexe des personnes qui disposent d'une voiture de société. Les bénéficiaires sont à 23% des femmes et à 77% des hommes, alors que les propriétaires de voitures privées sont à 38% des femmes et 62% des hommes¹⁷.

La seconde discrimination est associée aux revenus des ménages. Si ceux dont les revenus sont les plus bas ne disposent qu'à 1% environ d'une voiture de société, plus de 25% des voitures détenues par les ménages les plus riches sont des voitures de société, comme détaillé aux **tableaux 2 et 3**. Le Conseil supérieur des finances résumait ainsi la situation, en 2009, sur base de données plus fines issues du Service public fédéral Finances : « *Bien que la voiture de société soit un élément important dans le « paquet salarial » et soit de plus en plus répandue, son utilisation reste très concentrée dans le 10ème décile* »¹⁸.

Sur base de ce constat, le Conseil supérieur des finances mène l'analyse suivante : « *Indépendamment des problèmes environnementaux que génère l'utilisation des voitures de société, un régime de faveur pour un avantage de toute nature particulier est déjà en soi une pratique inefficace et inéquitable.*

14 Cornélis et al., op. cit., page 46

15 Cornélis et al., op. cit., page 49

16 Corporate Vehicle Observatory, op. cit., page 6

17 Cornélis et al., op. cit., page 48

18 Conseil supérieur des Finances, section Fiscalité et parafiscalité : La politique fiscale et l'environnement, septembre 2009, page 127 – Le 10ème décile correspond aux 10% des revenus fiscaux les plus élevés.

Classe de revenus (R)	R < 750 €	750 € < R < 1875 €	1875 € < R < 3125 €	3125 € < R < 5000 €	R > 5000 €
Pourcentage de ménages avec voiture de société	1 %	2 %	8 %	21 %	24 %

Tableau 2: Pourcentage de ménages disposant d'une voiture de société dans chaque classe de revenus (source : MOBEL, 1999)

Classe de revenus (R)	R < 1000 €	1001 € < R < 2000 €	2001 € < R < 3000 €	3001 € < R < 4000 €	4001 € < R < 5000 €	R > 5000 €
Pourcentage de voitures de société	1,46 %	3,74 %	6,82 %	12,84 %	25,09 %	26,56 %

Tableau 3: Pourcentage de voitures de société dans les voitures détenues par les ménages flamands par classe de revenus (source : OVG 4, 2009)

- *Du point de vue de l'équité horizontale, il n'est pas justifié que les revenus salariaux aient une imposition différente selon qu'ils sont attribués en nature ou en espèce. Ce principe vaut tant pour l'imposition des revenus que pour les cotisations sociales.*
- *Du point de vue de l'équité verticale, la concentration des bénéficiaires de voitures de société dans le dixième décile, conjuguée au traitement fiscal de faveur de ce type d'avantage de toute nature, réduit la progressivité de l'impôt. Elle rompt par ailleurs avec la proportionnalité des cotisations sociales.*
- *Un impôt est efficace s'il est uniforme et des régimes fiscaux de faveur pour certains avantages de toute nature vont également à l'encontre de ce principe. De plus, le régime fiscal des voitures de sociétés soutient artificiellement la demande pour un secteur économique particulier. Il constitue donc une subvention indirecte qui est source d'inefficacité, dès lors qu'elle ne correspond pas à la prise en compte d'une externalité. »¹⁹*

1.3. Du côté des employeurs

Différentes dispositions permettent à l'employeur de réaliser de substantielles économies lorsqu'il remplace par un avantage en nature sous forme de voiture de société une partie du salaire versé à un employé :

- d'une part, les véhicules achetés par une société peuvent, comme tout bien mobilier (ou immobilier) acquis, être déduits des sommes soumises à l'impôt sur les sociétés (ISoc) en tant que charges financières – la déductibilité étant toutefois soumise à certaines restrictions comme détaillé ci-dessous. Remarquons cependant que, excepté les cas où la déductibilité excède 100%, ces dispositions ne constituent pas une particularité des voitures de société, les salaires étant, eux aussi, déductibles des montants soumis à l'ISoc ;
- d'autre part, la TVA sur les frais associés est partiellement déductible ;
- enfin, les cotisations sociales sont très fortement réduites par rapport à celles associées aux salaires.

Cotisations sociales

Les employeurs ne doivent pas s'acquitter de cotisations sociales sur les voitures de société. Toutefois, une mesure compensatoire est prévue pour les voitures mises à disposition d'employés salariés (ne sont pas visés les dirigeants d'entreprise indépendants ou les personnes assujetties à un régime de sécurité sociale étranger)²⁰.

Jusqu'au 31 décembre 2004, les employeurs payaient une « cotisation de solidarité » sur l'utilisation à des fins privées d'un véhicule mis à disposition par l'employeur dont le montant était égal à 33% de l'avantage de toute nature déclaré.

Depuis le premier janvier 2005, le montant de la cotisation de solidarité dépend des émissions de CO₂ du véhicule (**tableau 4**) et varie entre 23,05 euros (voiture électrique) et environ 130 euros (voiture diesel fort polluante, émissions de l'ordre de 220 gCO₂/km) à 160 euros (voiture essence fort polluante, émissions de l'ordre de 275 gCO₂/km) par mois. A titre d'exemple, à une BMW série 3 dont les émissions de CO₂ sont de 150 g/km correspond une cotisation de solidarité de 69 euros.

Selon les données de l'ONSS, le montant total des cotisations de solidarité « pour l'utilisation à des fins privées de véhicules d'entreprise » était, pour

20 Picavet A. et Picavet J., op. cit., page 194 et UCM : Les véhicules de société mis à disposition de travailleurs : aspects sociaux et fiscaux, INFO n° 3, janvier 2011, page 2

Type de motorisation	Cotisation mensuelle	Valeur pour 145gCO ₂ /km
Electrique	Forfait = 23,53 €	/
LPG	$[(\text{émissions CO}_2 \text{ en g/km} \times 9 \text{ €}) - 990] / 12 \times 1,1298$	29,7 €
Essence	$[(\text{émissions CO}_2 \text{ en g/km} \times 9 \text{ €}) - 768] / 12 \times 1,1298$	50,6 €
Diesel	$[(\text{émissions CO}_2 \text{ en g/km} \times 9 \text{ €}) - 600] / 12 \times 1,1298$	66,4 €

Tableau 4: calcul de la cotisation de solidarité en fonction des émissions de CO₂ pour les différents types de motorisations des voitures de société, année 2011

l'année 2009, égal à 265 millions d'euros et il y avait 326.076 voitures de société au quatrième trimestre de cette année. Le montant moyen de la cotisation était donc, pour 2009, d'environ 68 euros par véhicule. Une autre manière d'estimer ce montant est de calculer la cotisation due sur un véhicule moyen, c'est-à-dire une voiture à motorisation diesel dont les émissions de CO₂ sont de 146,8 g/km (valeur moyenne pour l'année 2010, voir le chapitre 2.3). Le calcul donne 66 euros et confirme donc la validité de l'estimation sur base des chiffres ONSS.

Quoi que certains discours dénoncent l'augmentation de la pression fiscale sur les voitures de société, la cotisation de solidarité basée sur les émissions de CO₂ ne diffère pas fondamentalement, en termes de revenus moyens, avec le système antérieur où le montant de la cotisation était égal à 33% de l'ATN déclaré, soit 60 euros pour un ATN moyen de 180 euros (voir le chapitre 1.4).

Le calcul de la cotisation de solidarité participe significativement, selon le Conseil supérieur des Finances, à instaurer un manque criant d'équité sociale dans le système : « *La cotisation de solidarité perçue par l'ONSS est déconnectée du salaire alors que les cotisations sociales évitées par la substitution de l'avantage de toute nature au salaire sont un pourcentage fixe des salaires. L'avantage fiscal de la voiture de société est donc, de ce point de vue, d'autant plus élevé que le salaire est élevé et la distribution constatée*

des détenteurs de voitures de société confirme l'effet attendu des dispositions actuelles. »²¹

Déductibilité fiscale

L'achat d'un véhicule est porté en charges d'amortissement annuelles (typiquement durant trois ans pour un véhicule d'occasion et quatre à cinq ans pour un véhicule neuf), lesquelles sont fiscalement déductibles en fonction des émissions de CO₂ du véhicule, sur une échelle (**tableau 5**) variant de 50% (véhicules émettant beaucoup de CO₂) à 120% (véhicules électriques).

Emissions (gCO ₂ /km)			Déductibilité (%)
Diesel	Essence/LPG/GN	Electrique	
		0 ⁽¹⁾	120
0 < CO ₂ ≤ 60	0 < CO ₂ ≤ 60		100
60 < CO ₂ ≤ 105	60 < CO ₂ ≤ 105		90
105 < CO ₂ ≤ 115	105 < CO ₂ ≤ 125		80
115 < CO ₂ ≤ 145	125 < CO ₂ ≤ 155		75
145 < CO ₂ ≤ 170	155 < CO ₂ ≤ 180		70
170 < CO ₂ ≤ 195	180 < CO ₂ ≤ 205		60
CO ₂ > 195	CO ₂ > 205		50

Tableau 5: échelle de déductibilité de l'amortissement d'une voiture de société

⁽¹⁾ Les émissions prises en compte ici sont celles à l'utilisation, et ne tiennent donc pas compte de la filière de production de l'électricité.

En matière de déductibilité fiscale, on notera encore que :

- la déductibilité fiscale des intérêts dans le cadre de l'achat de voitures est de 100%, comme cela est le cas pour les charges d'emprunt de tous les biens mobiliers ou immobiliers acquis par une société ;
- les « frais de véhicule » qui couvrent la taxe de mise en circulation, la taxe

- annuelle de circulation, les assurances, les coûts d'entretien (y compris le remplacement des pneus) et de réparation, l'assistance dépannage sont déductibles en fonction des émissions de CO₂ du véhicule, selon la même échelle que les frais d'amortissement ;
- depuis le premier janvier 2010, les frais de carburant sont déductibles à 75% (contre 100% auparavant), quelle que soit la finalité pour laquelle ce carburant a été utilisé (déplacement professionnels comme déplacements privés).

Régime de la TVA

La TVA sur les frais associés aux voitures de société est déductible (récupérable) à 50% maximum. Les 50% restants sont, eux, fiscalement déductibles.

Une modification du code de la TVA entrée en vigueur le 1er janvier 2011 modifie les règles en matière de déductibilité de la TVA sur les biens d'investissement à usage mixte, en fonction de leur utilisation réelle²² :

- l'utilisation de la voiture ne donne plus lieu à la perception d'une TVA auparavant calculée sur le montant de l'avantage en nature déclaré par l'employé (voir le chapitre 1.4) ;
- l'usage effectif (privé ou professionnel) dicte la déduction de la TVA : auparavant, les déplacements domicile/travail étaient calculés sur base du forfait de 5.000 ou 7.500 km annuels, dorénavant, c'est le kilométrage réel qui devra être pris en compte. Si le nombre de kilomètres roulés à usage professionnel excède 50% du total des kilomètres roulés par le véhicule (professionnel + domicile-travail + strictement privé), la déductibilité sera limitée à 50%. Dans le cas contraire (par exemple 20% de kilomètres professionnels), la déductibilité sera limitée à la même valeur (20% dans cet exemple).

Le Service public fédéral (SPF) Finances n'a toutefois pas encore définitivement arrêté sa décision relative à la traduction de la modification légale : une décision datée du 20 octobre 2011 a été reportée le 4 novembre suite à la levée de bouclier de la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) qui dénonçait la lourdeur d'application des nouvelles dispositions.

1.4. Du côté des employés

La cotisation sociale sur les salaires bruts (à hauteur de 13,07%) due par les employés n'est pas d'application sur les voitures de société.

22 Bailleux A. et Alvarez-Campa R. : Voitures de société et TVA, in La Libre Entreprise, 12 novembre 2011

Les personnes qui bénéficient d'une voiture de société sont imposées sur l'avantage de toute nature (ATN) que représente le véhicule. Ceci concerne tant les travailleurs salariés et assimilés que les dirigeants d'entreprise²³. Toutefois, les modalités de calcul de l'avantage à déclarer sont telles que celui-ci est très nettement inférieur à sa valeur réelle.

Jusqu'au 31 décembre 2011 (voir le chapitre 4.5 pour une description du nouveau mode de calcul), l'ATN est calculé en multipliant le nombre de kilomètres privés (c'est-à-dire ceux relatifs aux déplacements domicile-lieu de travail et ceux relatifs aux déplacements strictement privés) par l'avantage au kilomètre parcouru :

- le nombre de kilomètres roulés à titre privé est estimé forfaitairement à 5.000 ou 7.500 km par an selon que la distance domicile-lieu de travail est inférieure ou supérieure à 25km ;
- par ailleurs, l'avantage par kilomètre roulé est établi en multipliant les émissions de CO₂ du véhicule par un coefficient fonction du carburant (0,00216 euro pour l'essence et le gaz, 0,00237 euro pour le diesel). Ainsi, à un véhicule de société « moyen » (146,8 g CO₂/km, voir le chapitre 2.3) est associé un avantage de 0,317 (essence) ou 0,348 (diesel) euro par km, ceci quelle que soit la valeur du véhicule. A émissions de CO₂ égales, plus le véhicule est cher, plus le bénéficiaire est grand pour l'employé (et, comme on va le voir un peu plus loin, pour l'employeur).

Considérant un kilométrage annuel de 6.250 km (valeur moyenne entre 5.000 et 7.500 km) et un avantage de 0,348 €/km (diesel, émissions de CO₂ moyennes), l'ATN déclaré est de 2.174 euros par an ou 181 euros par mois. Le précompte professionnel (PrP) est appliqué à un taux marginal de l'ordre de 50% (47% semble constituer la meilleure estimation moyenne).

Il convient, pour appréhender le rôle central de cette disposition dans le système des voitures de société, de comparer ce chiffre à la valeur estimée de l'avantage réel représenté par une voiture de société moyenne. Le nombre moyen de kilomètres réellement roulés à titre privé par une voiture de société en Belgique est de 22.000 km (voir le chapitre 2.1). Considérant un coût moyen de leasing (ou de frais de voiture) de 0,42 €/km et un coût de carburant de 0,097 €/km (pour une consommation de 6,7 l/100 km de diesel à 1,45 €/l), l'avantage est de 770 (leasing) + 178 (carburant) = 948 euros par mois, soit... 5,2 fois l'ATN déclaré. Edifiant, non ?

23 UCM, op. cit., page 6

Un grand nombre d'employés bénéficiant d'une voiture de société disposent également d'une « carte carburant » dont ils peuvent faire usage sans en référer à leur employeur, lequel prend à sa charge tous les frais associés. Le carburant est ainsi pris en charge par l'employeur pour environ 90% des déplacements privés réalisés en Belgique par les personnes possédant une voiture de société.²⁴

1.5. Regards croisés

Les employeurs tirent parti des différentes dispositions relatives à la taxation des voitures de société. Mais la fiscalité particulière appliquée aux employés dont le salaire est, pour partie, remplacé par une voiture de société impacte aussi directement les finances de l'employeur. Le **tableau 6** (dont on trouvera le détail des calculs à l'Annexe 2) quantifie l'importance relative des trois facteurs principaux (déductibilité fiscale, cotisation de solidarité et ATN employé) affectant les comptes de l'employeur.

Différentes hypothèses ont été adoptées pour réaliser ces calculs, les principales étant :

- non prise en compte de la récupération partielle de la TVA, du treizième mois et du pécule de vacances, ce qui, on l'a vu au chapitre 1.2, ne modifie pas fondamentalement le calcul ;
- le salaire (ou équivalent) net à garantir à l'employé : 2.280 euros par mois ;
- le kilométrage privé réel annuel de la voiture de société : 22.000 km ;
- le coût réel de la voiture de société : 948 euros par mois ;
- l'avantage réel pour l'employé = le coût réel de la voiture.

De la comparaison des trois scénarios alternatifs, il apparaît clairement que c'est le régime fiscal relatif à l'employé (sous-estimation importante de l'avantage de toute nature - ATN) qui impacte le plus fortement sur les finances de l'employeur :

- l'application d'une déductibilité zéro sur tous les frais associés à la voiture de société augmenterait le « coût salarial total » pour l'employeur de 229 euros ;
- l'application d'une cotisation de solidarité sur les montants déduits par l'employeur à un taux identique à celui des cotisations dues sur les salaires (32%) augmenterait le « coût salarial total » pour l'employeur de 148 euros ;

24 Castaigne et al.: Professional mobility and company car ownership (PROMOCO), Science for a sustainable development, 2009, page 54

- si l'employé devait déclarer comme du salaire le montant réel de l'avantage perçu, le « coût salarial total » pour l'employeur (qui devrait augmenter le salaire brut de l'employé pour lui garantir le même revenu net total) augmenterait de 977 euros, se rapprochant fortement de la situation sans voiture de société...

	Sans voiture de société	Voiture de société, système actuel	Voiture de société, pas de déductibilité	Voiture de société, cotisation de solidarité à 32%	Voiture de société, ATN réel déclaré
Revenus nets mensuels de l'employé	2.284	2.285	2.285	2.285	2.284
Dont voiture de société	0	864	864	864	521
Salaire brut mensuel	4.100	2.190	2.190	2.190	2.930
Coût salarial total pour l'employeur	5.412	4.000	4.229	4.148	4.977

Tableau 6 : Comparaison des impacts financiers de différents scénarios en matière de fiscalité sur le travail.

Sans surprise, le système actuel des voitures de société est, financièrement parlant, très avantageux pour l'employeur. Dans les hypothèses retenues, le « gain » réalisé par rapport à la situation où le salaire est entièrement versé en espèces se monte à 1.412 euros.

2. Les incidences négatives du système

Le système des voitures de société est responsable d'un accroissement considérable du nombre de véhicules en circulation. Une étude menée pour la Commission européenne estime ainsi cet accroissement imputable au système entre 8 et 20,8 millions de voitures (ou 9% du parc européen)²⁵. Les voitures de société roulant plus que les véhicules privés (voir le chapitre 2.1), ceci génère une augmentation de la consommation totale de carburant de l'ordre de 4 à 8%.

Enfin, il faut savoir, pour bien comprendre toutes les incidences du système, qu'en raison du traitement fiscal avantageux dont elles bénéficient, les voitures de société appartiennent en moyenne à des catégories supérieures à celles des véhicules privés : plus lourdes, plus puissantes, dotées de plus d'équipements. A titre symptomatique, leur cylindrée moyenne était, en 2005, égale à 1950 cc contre 1640 cc pour les véhicules privés²⁶.

Au niveau européen, il apparaît clairement que les voitures de société sont surreprésentées dans les segments les plus élevés, comme en témoignent les statistiques présentées dans le **tableau 7** qui se basent sur les immatriculations de voitures neuves dans 18 pays européens.

Catégorie	mini	small	lower - medium	medium	upper - medium	large
Personne privée	69 %	62 %	52 %	35 %	30 %	24 %
Société	31 %	38 %	48 %	65 %	70 %	76 %

Tableau 7 : Immatriculations (au nom de personnes privées et de sociétés) de voitures neuves en Europe en fonction de la catégorie de véhicules.
Source : Copenhagen Economics

25 Copenhagen Economics: Company car taxation, Taxation papers, European Commission, 2010, page 44

26 Cornélis et al., op. cit., page 36

Les voitures de société sont renouvelées plus régulièrement que les voitures des particuliers. Ceci est généralement présenté comme un avantage du système, les voitures les plus récentes étant censées être plus « vertes ». L'avantage environnemental n'a, à notre connaissance, jamais été établi de manière chiffrée. Par contre, le remplacement accéléré des voitures de société impacte indéniablement sur la structure du marché des véhicules d'occasion. Les 500.000 voitures de société renouvelées tous les trois à quatre ans, dont beaucoup de véhicules diesel de grosse cylindrée, se retrouvent en effet majoritairement sur le marché de l'occasion national. Ce phénomène est reporté tant au niveau belge (Cornélis et al.) qu'europpéen (Copenhagen Economics).

2.1. Impact sur les comportements de mobilité

Le « subside fiscal » que représente la voiture de société rencontre un tel succès qu'il a de très importantes répercussions sur les comportements de mobilité. Ainsi, à titre illustratif, on relèvera que :

- même dans les zones caractérisées par de fréquents embarras de circulation, les usagers renoncent difficilement à leur voiture de société au profit des transports en commun. L'étude PROMOCO²⁷ établit que 84 à 93% des personnes qui disposent d'une voiture de société se rendent au travail en voiture, contre 59% de ceux qui n'en disposent pas. Parmi ces derniers, plus d'une personne sur quatre voyage en train pour se rendre à son lieu de travail, alors que c'est le cas de moins de 5% des possesseurs d'une voiture de société. C'est ce que souligne également l'IBGE dans son analyse des plans de déplacements d'entreprise en région bruxelloise : « Là où l'automobile est de toute façon largement utilisée en raison notamment de la mauvaise accessibilité en TC (transports en commun), le nombre de voitures de société aura certes une influence sur la répartition modale, mais moins marquée que dans les zones très accessibles, où la mise à disposition d'une voiture de société pousse des usagers potentiels des transports collectifs à utiliser l'automobile »²⁸ ;
- les déplacements professionnels occupent une part minoritaire dans l'utilisation des véhicules de société : le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre du travail varie, selon l'étude PROMOCO, de 20,8% à 44,4% pour 79,2%

27 Castaigne et al., op. cit., page 56

28 IBGE, op. cit., page 21

- à 55,6% de kilomètres roulés à titre privé pour les possesseurs de voitures de société (dont 34,5% à 44,1% de trajets domicile-travail)²⁹ ; en moyenne, 68% des déplacements sont privés, ce qui représente donc 22.000 km sur les 32.500 km³⁰ roulés en moyenne par les voitures de société ;
- les voitures de société génèrent une augmentation substantielle du nombre de kilomètres parcourus. Des personnes au profil identique, c'est-à-dire de même sexe, habitant à la même distance de leur lieu de travail et devant réaliser avec la même fréquence des déplacements professionnels, auront tendance à parcourir en moyenne 9.200 kilomètres supplémentaires si elles disposent d'une voiture de société³¹. Par ailleurs, le kilométrage moyen d'une voiture de société sera de l'ordre de 32.500 km contre un peu moins de 20.000 km pour une voiture privée (personne ayant un emploi) et environ 15.800 km en moyenne pour le parc automobile belge³². Ce qui, compte tenu de la composition du parc, représente une augmentation du nombre total de kilomètres roulés de l'ordre de 10%. Ce type de véhicule participe donc à la congestion du trafic, comme souligné dans le Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale³³. Les autorités répondent actuellement à ce problème par de coûteux travaux d'infrastructures.

2.2. Pérennisation du système automobile

Le système de transport de personnes existant dans les sociétés occidentales, que l'on peut qualifier de « système automobile » en raison du taux de motorisation élevé (de l'ordre de un véhicule pour deux personnes en Belgique), présente de très nombreuses incidences sur les plans environnemental, social et économique :

- les incidences environnementales se manifestent notamment au niveau de la déplétion des ressources naturelles (dommages environnementaux associés à l'extraction de ressources en cours de raréfaction), des impacts des infrastructures sur les milieux naturels (morcellement du territoire, rejets liquides et gazeux, pollution lumineuse, impacts sur la biodiversité, etc.), de rejets de métaux lourds, huiles minérales et déchets ultimes ;

29 Castaigne et al., op. cit., page 53

30 Castaigne et al., op. cit., page 49

31 Castaigne et al., op. cit., page 69

32 Service public fédéral Mobilité et transports : Relevé des kilométrages annuels parcourus en 2009, janvier 2011, page 10

33 Région de Bruxelles-Capitale : IRIS II, Plan de mobilité, version du 09 septembre 2010, page 11

- les incidences sociales concernent principalement la sécurité et la santé publique : impact des accidents, des polluants locaux, du bruit et de la sédentarisation ; mais elles s'exercent également sur le manque d'autonomie des enfants (génération « banquette arrière »), la confiscation de l'espace public au détriment d'autres fonctions - sans oublier les inégalités sociales en matière d'accès à la mobilité et d'exposition aux nuisances des transports ;
- les incidences économiques se font sentir sur le plan de la dépendance énergétique, la congestion des réseaux d'infrastructures, les coûts externes (les coûts non pris en charge par les usagers et qui représentent environ 7,3 % du PIB au niveau européen³⁴), les coûts de la désurbanisation induite par le système automobile, etc.

Les voitures de société participent à pérenniser ce système automobile de manière directe et indirecte. Fort attractif tant pour les employés que pour les employeurs, le système incite en effet les uns et les autres à y avoir recours même lorsque l'utilité d'un véhicule n'est pas avérée. Par ailleurs, la forte pénétration des voitures de société dans les classes de revenus les plus élevées en Belgique (voir les **tableaux 2 et 3**) confirme l'équation « voiture = réussite sociale ». En effet, le « standing » et la taille de la voiture dépendent non des besoins réels mais de la fonction occupée par le salarié. Ainsi, un employé qui est promu à un poste de responsabilité plus élevé se verra couramment octroyer une voiture d'une catégorie supérieure alors même que ses besoins de mobilité sont restés identiques. Dans l'imaginaire collectif, les voitures haut de gamme sont de ce fait fortement valorisées.

Le système contribuant à renforcer l'image positive de la voiture et donc sa prédominance dans nos comportements de mobilité, rien d'étonnant à ce que le secteur automobile se mobilise contre toute velléité de diminuer, même très modestement, son attractivité fiscale. C'est peut-être là l'aspect tout à la fois le moins débattu et le plus impactant du système des voitures de société.

2.3. Incidences environnementales

Les incidences environnementales relèvent principalement de trois catégories : émissions de CO₂ à l'utilisation ; émissions de polluants locaux à l'utilisation ; énergie grise et cycle de vie.

³⁴ Infrac/IWW : External costs of transport, Update study, Zurich/Karlsruhe, October 2004, page 71

Emissions de CO₂ à l'utilisation

Plus lourdes, plus puissantes, les voitures de société émettent plus de CO₂ que les véhicules privés. Pour l'année 2007, selon le secteur, les émissions moyennes des voitures neuves étaient égales à 157,4 gCO₂/km pour les voitures de société contre 147,1 pour les voitures des particuliers³⁵. Pour l'année 2010, les différences restent tout aussi marquées, comme il apparaît au **tableau 8**.

Type de propriétaire	Emissions de CO ₂ (g/km)		
	2007	2010	évolution 2007 - 2010 (%)
Sociétés	157,4 %	146,8 %	- 6,7%
Indépendants	157,2 %	138 %	- 12,2 %
Particuliers	147,1 %	129,7 %	-11,8 %

Tableau 8 : Emissions de CO₂ des voitures neuves par type de propriétaire. Source : statistiques FEBIAC

De plus, les évolutions des émissions entre 2007 et 2010 sont de -11,84% pour les particuliers mais seulement de -6,72% pour les sociétés. Ces dernières ont donc plus de mal à réorienter leurs pratiques d'achat vers des véhicules moins polluants que les particuliers, ce malgré l'introduction de mesures fiscales favorisant les véhicules émettant peu de CO₂.

La consommation des voitures (en l/100 km) est un indicateur mieux maîtrisé du grand public. Sachant que la combustion d'un litre de diesel émet 2,63 kg de CO₂, des émissions de 146,8 g/km sont représentatives d'une consommation de 5,58 l/100 km. Ceci sur le plan théorique : il s'agit d'une donnée établie par les constructeurs. De nombreuses études ont révélé que, en conditions réelles, la consommation effective sera entre 10 et 40% plus élevée.

35 FEBIAC [1] : Emissions moyennes de CO₂ des voitures neuves par région et propriétaire, statistiques, 2011

Deux facteurs concourent à expliquer cette « surconsommation » par rapport aux données théoriques. D'une part, le fait que les constructeurs réalisent les tests théoriques dans des conditions tirant parti de toutes les latitudes offertes par la législation (pneus gonflés à la pression maximale, température du laboratoire de 29,5°C, rétroviseur extérieur droit démonté, scotch apposé sur les contours de portières, voire batterie débranchée...). D'autre part, le fait que les cycles de test théoriques ne rendent pas compte des conditions de conduite réelle ni du comportement des conducteurs (dont une infime minorité applique au quotidien les préceptes de l'éco-conduite). On peut donc raisonnablement majorer de 20% la consommation théorique calculée ci-dessus, ce qui conduit à une consommation réelle estimée de 6,7 l/100 km.

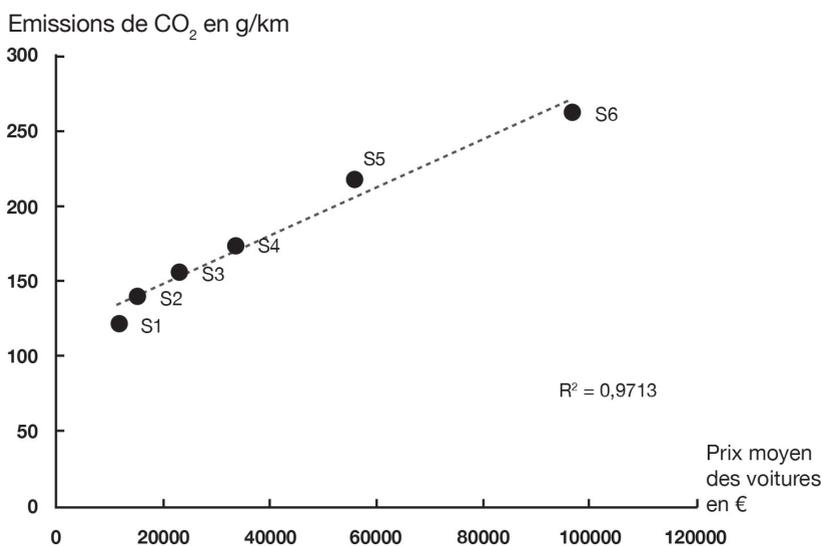


Figure 3 : Relations entre le prix des voitures (par segment) et leurs émissions de CO₂. Source : Copenhagen Economics et Polk (2009)

Cette difficulté à intégrer les segments les moins polluants peut s'expliquer aisément. D'une part, les émissions de CO₂ d'un véhicule sont directement corrélées à son poids³⁶, lequel augmente avec la taille et le niveau d'équipement ; sa puissance et sa vitesse de pointe influent aussi directement sur les émissions. D'autre part, les voitures salaires sont implicitement censées conférer, pour une bonne partie du moins, un certain « standing » à leurs

³⁶ Courbe P. [2] : Véhicules électriques ? Changer de mobilité, pas de voiture !, Fédération Inter-Environnement Wallonie, Namur, 2010, page 72

bénéficiaires – ce sont donc des voitures lourdes, puissantes et chères. La forte corrélation entre la catégorie du véhicule, son prix et ses émissions de CO₂ a été clairement illustrée par Copenhagen Economics, sur base des données de Polk (leader mondial en matière de données relatives au marché automobile), comme illustré à la **figure 3**.

L'augmentation conjointe du nombre de véhicules en circulation et du nombre de kilomètres roulés induit un accroissement considérable de la consommation de carburant (de l'ordre de 8% ou 14,7 milliards de litres en Europe³⁷) et donc des émissions de CO₂ qui lui sont directement proportionnelles. Ce phénomène est encore renforcé du fait que, en l'absence d'incitant spécifique, un salarié qui jouit d'une voiture de société et d'une carte carburant aura moins tendance à contrôler sa consommation en appliquant, par exemple, les principes de l'éco-conduite, qu'une personne devant supporter l'ensemble des frais d'utilisation de son véhicule.

Emissions de polluants locaux à l'utilisation

Avec une prédominance très forte des motorisations diesel (dont les émissions de particules fines – exprimées en masse – et d'oxydes d'azote sont plus importantes que celles des motorisations essence), les voitures de société sont co-responsables du non-respect par la Belgique des normes européennes en matière de particules fines et de NO₂.

Plus fondamentalement, ces véhicules participent donc de manière sensible aux problèmes de santé publique associés : on estime qu'environ 10.000 personnes décèdent annuellement en Belgique en raison de l'exposition aux particules fines, dont un quart environ sont imputables au secteur des transports...

Energie grise et cycle de vie

La vitesse de renouvellement des voitures de société, plus rapide que celle des voitures privées, est généralement mise en avant comme un aspect positif, un véhicule neuf étant censément « plus propre » qu'un véhicule âgé de quelques années. Mais un véhicule automobile ne pollue pas uniquement lors de son utilisation : sa fabrication et son retraitement en fin de vie génèrent eux aussi leur lot d'incidences. Ainsi, selon les chiffres du Centre de recherches conjoint de la Commission européenne, ces étapes généralement ignorées de la durée de vie d'une voiture génèrent entre 4,8 (voitures essence) et 5,3

37 Copenhagen Economics, op. cit., page 52

tonnes de CO₂ (voiture diesel), soit l'équivalent de ce qu'émettrait le véhicule en roulant 34.300 km (essence) ou 37.800 km (diesel) pour des émissions de 140 gCO₂/km. De même, ces étapes de la durée de vie de la voiture génèrent 1 (voiture essence) à 1,1 kg (voiture diesel) de particules fines PM 2,5, soit ce qu'émettrait le véhicule en roulant 200.000 à 210.000 km (véhicule respectant les normes Euro 5).³⁸

Le renouvellement accéléré des voitures de société contribue à renforcer ce problème. C'est d'autant plus vrai que plus un véhicule est lourd, plus sont élevées la consommation d'énergie et de matières premières ainsi que l'émission de polluants durant les phases de fabrication et de fin de vie.

2.4. Incidences sociales

Les entreprises ne paient pas de cotisations sociales sur les véhicules de société alors même que la mise à disposition du véhicule et (dans la plupart des cas) du carburant est un substitut clair à une partie des rémunérations. Les employeurs paient une « cotisation de solidarité » dont le montant dépend des émissions de CO₂ du véhicule et dont la valeur moyenne est de l'ordre de 68 euros par mois. Comme détaillé précédemment, cette cotisation est beaucoup moins élevée que les cotisations sociales sur salaires. Le gain pour l'employeur (et la perte pour les finances publiques...) est de (303 – 68) euros, soit environ 235 euros par voiture et par mois. Pour les 353.521 cotisations versées, cela représente un total de 1 milliard d'euros par an.

Les employés quant à eux ne paient pas de cotisations sociales sur l'avantage en nature représenté par les voitures de société. Une cotisation de 13,07% sur une somme de 948 euros (valeur réelle de l'avantage de toute nature que constitue la voiture de société – voir le chapitre 1.4) représente 124 euros de pertes moyennes pour la sécurité sociale par voiture et par mois. Pour les 500.000 voitures de société devant faire l'objet d'une déclaration d'avantage de toute nature, cela représente un total de 0,74 milliards d'euros par an.

Les voitures de société sont également responsables d'une diminution des recettes de l'impôt sur les personnes physiques. Le système actuel sous-estime très fortement l'avantage en nature représenté par la possession d'une

38 Joint Research Center: Environmental improvement of passenger cars (IMPRO-Cars), European Commission, 2008, pages 64 et 65

voiture de société. Non seulement le nombre de kilomètres roulés annuellement est fixé forfaitairement à 5000 ou 7500 km en fonction de la distance domicile-lieu de travail mais, de plus, l'avantage par km roulé est sous-estimé. Selon nos estimations, le système des voitures de société induit donc un déficit en matière de contribution au bien public qui s'élève à (chiffres arrondis, se référer à l'Annexe 1 pour le détail des calculs) :

- 1,00 milliards d'euros annuels de pertes de cotisations ONSS patronales ;
- 0,74 milliards d'euros de pertes de cotisations ONSS employés ;
- 1,81 milliards d'euros de pertes de précompte professionnel ;
- soit un total d'environ 3,56 milliards d'euros.

Ce manque à gagner de l'Etat impacte directement les politiques sociales que celui-ci peut – ou plus exactement ne peut pas - mener, notamment en matière de promotion d'une mobilité durable et, plus particulièrement, de transport en commun. De plus, les travaux d'infrastructures que les pouvoirs publics mettent en place pour répondre aux problèmes de congestion que les voitures de société concourent à aggraver grèvent également les budgets qui pourraient être alloués aux modes de transport plus durables.

Les voitures de société étant, on l'a vu, l'apanage d'une minorité située dans le haut de l'échelle des revenus, on peut résumer la situation en disant que ce système consiste à faire payer par une majorité de citoyens de condition modeste l'avantage octroyé à des mieux nantis!

Pour information, combler ce manque à gagner par le biais de l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou des ménages impliquerait une augmentation moyenne de celui-ci de l'ordre de 9%.

2.5. Incidences économiques

Les incidences économiques se manifestent principalement à trois niveaux : congestion ; dépendance énergétique ; budget de l'Etat.

Congestion

Comme exposé précédemment, les possesseurs d'une voiture de société utilisent beaucoup plus la voiture pour leurs déplacements domicile-travail. Ils sont donc surreprésentés dans les files aux heures de pointe. On sait par ailleurs qu'environ 40% des personnes ne possédant pas de voitures de so-

ciété choisissent un mode alternatif à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail³⁹. Cette proportion peut encore augmenter fortement pour les zones très accessibles en transport en commun.

Les plans de déplacements d'entreprise de Bruxelles-Capitale révèlent ainsi que la part modale des conducteurs n'est que de 32% dans les zones centrales de Bruxelles, bien desservies en transport en commun, et de 62% dans les zones plus périphériques. Mais les voitures de société modifient fortement ces comportements : dans ces mêmes zones, pour les entreprises offrant plus de 40 voitures de société pour 100 travailleurs, les parts modales des conducteurs montent respectivement à 63% et 82%⁴⁰, soit 31% (zones bien desservies en transport en commun) et 20% (zones périphériques) de plus que la moyenne.

On peut en déduire que si les possesseurs de voitures de société choisissaient leur mode de déplacement domicile-travail de la même manière que ceux qui n'en possèdent pas, on compterait localement, aux heures de pointe, un nombre significatif de véhicules en moins, ce qui pourrait, sur les axes fortement encombrés, fortement réduire les problèmes de congestion.

Ceci ne serait pas sans influence sur l'économie du pays : dans le rapport final de l'actualisation de l'étude relative aux coûts externes des transports publié en 2004, INFRAS et IWW chiffreraient en effet à 63 milliards d'euros ou 0,7% du PIB les coûts de la congestion routière en Europe⁴¹.

Dépendance énergétique

On l'a vu, les voitures de société induisent globalement une augmentation du nombre total de kilomètres roulés de l'ordre de 10%. Les véhicules haut de gamme (donc, plus lourds et consommant plus) étant surreprésentés, on peut estimer que la surconsommation de carburant associée est supérieure à 10% du total de la consommation des voitures particulières dans notre pays. Selon Philip Kermodé, Directeur à la Direction générale Taxation de la Commission européenne, « *La taxation des voitures de société [...] est un exemple de la manière dont les systèmes de taxation dans les pays développés peuvent encourager la surconsommation d'énergie.* »⁴²

39 Castaigne et al., op. Cit., page 56

40 Région de Bruxelles-Capitale, op. cit., page 21

41 Infrass/IWW, op. cit., page 85

42 Kermodé Ph.: Is the tax treatment of company cars environmentally harmful in the EU? Opening remarks, Workshop Green Budget Europe, 2011, page 13

Budget de l'Etat

Comme expliqué au chapitre 2.4, le manque à gagner résultant des dispositions fiscales en faveur des véhicules de société s'élève, selon nos calculs, à un peu plus de 3,5 milliards d'euros. À ce montant, il faut encore ajouter les dépenses qui auraient pu être évitées dans le domaine des soins de santé ou des travaux d'infrastructure.

En participant de manière déterminante à la survalorisation culturelle de la voiture, le système des voitures de société favorise la poursuite des politiques de tout à la route qui prévalent dans notre pays depuis des décennies. Ces politiques répondent usuellement aux problèmes de congestion par des augmentations de capacité des infrastructures routières, comme on a encore pu récemment l'observer à Anvers et à Bruxelles. Ces options politiques se prennent – et ceci est particulièrement criant dans l'actuel contexte d'austérité budgétaire – au détriment des indispensables mesures de promotion des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

3. Éléments de réflexion

Les pages qui suivent visent à fournir un certain nombre d'éléments de contexte dont la connaissance constitue un préalable utile à l'évocation des pistes de solutions à investiguer en vue de mettre un terme au système des voitures de société, dommageable sur les plans social, environnemental, économique et fiscal.

3.1. L'avantage de toute nature à travers l'Europe

Le calcul de l'avantage de toute nature (ATN) constitue actuellement l'élément central du système des voitures de société. Facteur déterminant de l'avantage financier des employeurs comme des employés, il fédère les bénéficiaires contre les vellétés de réforme manifestées par le grand perdant du système, c'est-à-dire l'Etat.

Afin de mieux appréhender les particularités du système belge et les marges de manœuvre existantes pour l'améliorer, il est utile de passer en revue les politiques mises en place dans d'autres pays européens. Un document résume cette analyse pour l'année 2008 : l'étude effectuée par Copenhagen Economics pour le compte de la Commission européenne.

La majeure partie des Etats calcule les taxes dues sur l'ATN en fonction du prix de la voiture. Tantôt il s'agit du prix catalogue, tantôt du prix d'achat effectif. Le pourcentage du prix imputé par année peut varier grandement d'un pays à l'autre. Ainsi, au Portugal, en 2008, la taxe était égale à 9% du prix d'achat tandis qu'elle se montait à 25% du prix catalogue aux Pays-Bas⁴³. Dans certains pays, le pourcentage dépend du rapport entre l'utilisation privée et l'utilisation professionnelle : plus l'utilisation privée est importante, plus le taux est élevé. Si l'on excepte la Grèce (aucune taxe sur l'avantage en nature), seuls trois pays européens ne prennent pas en compte le prix de la voiture dans le calcul de la taxe : la Belgique, l'Estonie et la Pologne. L'Estonie applique une taxe fixe, indépendante du prix et du nombre de kilomètres privés, la Belgique et la Pologne utilisent un coût d'utilisation au km forfaitaire⁴⁴. Comme le relève Copenhagen Economics, une taxe qui n'augmente pas lorsque le prix du véhicule augmente promet, dans les faits, les voitures

43 Copenhagen Economics, op. cit., pages 5 et 17

44 Copenhagen Economics, op. cit., page 16

appartenant aux segments supérieurs – qui sont aussi les plus polluantes. C'est le cas de la Belgique.

Selon Copenhagen Economics : « *Idéalement, tous les coûts (associés à la voiture de société) pour l'entreprise devraient être mesurés aussi précisément que possible et les bénéfices équivalents devraient être imputés dans les montants taxables dans le chef de l'employé et taxés au taux marginal.* ». Un tel système apparaissant difficile, voire impossible, à mettre en place, « *nous proposons deux approches principales. Premièrement, un grand nombre de pays européens devraient relever significativement le pourcentage du prix de la voiture utilisé dans le calcul de l'avantage représenté par une voiture de société. Deuxièmement, l'important subside à la consommation de carburant que constitue la non-taxation du carburant attribué gratuitement par l'employeur devrait être remplacé par un système qui augmente les coûts sans être trop lourd à mettre en place et qui soit respecté dans les faits. Cependant, d'un point de vue environnemental, il est tout aussi important de diminuer les incitants à acheter plus de voitures et de plus grosses, cette étude suggérant que cela a un effet plus important sur la consommation de carburant que le subside à la consommation de carburant.* »⁴⁵

Comment, pratiquement, taxer l'utilisation du carburant ? Deux grandes pistes de solutions existent pour intégrer sa valeur dans le calcul de l'ATN, pistes entre lesquelles de nombreuses combinaisons peuvent être définies.

Dans la première, l'opération est implicite et approximative : la taxe varie par paliers en fonction du nombre estimé de kilomètres roulés à titre privé.

Dans la seconde, le nombre de kilomètres réellement roulés à titre privé est enregistré (dans un carnet de bord par exemple) ; de plus, l'avantage par km parcouru intègre le prix du carburant et la consommation du véhicule. Cette deuxième solution peut être déclinée selon plusieurs variantes : prix réel du carburant à chaque plein ou moyenne (mensuelle ou annuelle), consommation réelle ou consommation officielle.

3.2. Le Royaume-Uni : un cas d'école ?

En avril 2002, le Gouvernement du Royaume-Uni décidait de modifier le système de taxation des voitures de société avec l'objectif affiché de diminuer les émissions de CO₂. Avant la réforme, le système promouvait indirectement

45 Copenhagen Economics, op. cit., page 10

une utilisation importante des voitures de société par deux biais⁴⁶ :

- l'ATN était calculé sur base de 35% du prix catalogue du véhicule si le nombre de kilomètre professionnels était inférieur à 2.500 miles par an, 25% s'il était compris entre 2.500 et 17.999 miles et 15% au-delà de 18.000 miles. Si l'intention de base était bonne (taxer plus les véhicules utilisés principalement à titre privé), le problème était malheureusement pris à l'envers (ce sont les kilomètres roulés à titre privés qui auraient dû être pris en compte) ;
- l'avantage représenté par l'utilisation gratuite du carburant était soumis à une taxe fixe, indépendamment de l'utilisation réelle du véhicule.

La réforme adoptée en 2002 agissait sur quatre axes principaux :

- le calcul de l'ATN devenait fonction des émissions de CO₂ : 10% du prix catalogue pour des émissions inférieures à 120 g/km, 15% entre 121 et 135 g/km, 1% supplémentaire pour chaque saut de 5 g/km jusqu'à une limite supérieure fixée à 35% pour des émissions de plus de 235 g/km ;
- cette échelle CO₂ était évolutive ; ainsi, pour l'année 2011, les 35% sont applicables dès 210 g/km (diesel) ou 225 g/km (essence) ;
- les limites associées au nombre de kilomètres roulés à titre professionnel étaient supprimées ;
- la taxation de l'avantage associé à l'utilisation gratuite du carburant variait en fonction des émissions de CO₂.

Les effets de la réforme furent rapides et importants. L'efficacité énergétique des voitures de société augmenta considérablement et leur nombre diminua de manière significative, passant de 1,6 millions en 2001 à 1,4 millions en 2005. La moyenne des émissions de CO₂ des voitures de société était, en 2004, inférieure de 15 g/km à ce qu'elle aurait été en l'absence de réforme⁴⁷. Par ailleurs, le nombre d'employés bénéficiant de carburant gratuit passa de 1.000.000 en 2001 à 400.000 en 2005⁴⁸.

On peut toutefois s'interroger sur le bien-fondé de cette approche intégrant les émissions de CO₂ du véhicule. La poursuite d'objectifs environnementaux spécifiques, additionnels à d'autres politiques concernant l'entièreté des voitures, telles les taxes de mise en circulation (TMC) et de circulation (TC), mérite d'être mise en débat. Cette question est abordée au chapitre 3.5.

46 Valsecchi C.: Company car tax reform in the UK, Institute for European Environmental Policy, October 2009, page 4

47 Copenhagen Economics, op. cit., page 35

48 Valsecchi C., op. cit., page 6

3.3. Se méfier du chant des sirènes

Le secteur automobile s'élève couramment – et c'est compréhensible – contre toute tentative de réforme fiscale pouvant nuire à ses rentrées financières. A titre d'exemple, la FEBIAC publiait en juillet 2011 un communiqué de presse au ton particulièrement incisif où l'on pouvait notamment lire : « *Aujourd'hui, 350.000 employés disposent d'une voiture de société qu'ils sont en mesure d'utiliser pour un usage privé et qui constituent dès lors un avantage extra-légal. Ces travailleurs seront probablement une fois de plus directement sanctionnés au travers de leur salaire net. La pieuvre fiscale devient toujours de plus en plus gourmande.* »⁴⁹ Un communiqué daté du 20 octobre 2011 qualifiait, quant à lui, de « *grande claque pour les entreprises, les indépendants et les salariés* » les projets d'augmentation très modeste de la fiscalité des voitures de société envisagés dans le cadre de la confection du budget 2012 de l'Etat belge⁵⁰.

Mettre en place les indispensables réformes requiert, de la part des pouvoirs publics, une certaine prise de distance par rapport à ce genre de discours partisans et réducteurs, comme le souligne le Conseil supérieur des finances : « *Pour ce qui concerne les voitures de sociétés, l'objection des retombées négatives sur l'industrie automobile et sur l'emploi sera assurément brandie. Ces deux problématiques doivent être distinguées.*

Si le régime fiscal des voitures de sociétés est un soutien à l'industrie automobile, la question est tout simplement celle de l'opportunité d'une subvention publique à un secteur déterminé. Les critiques habituelles sur les subventions sont applicables aux subventions fiscales, qu'elles soient directes ou indirectes. Il faut tout de même rappeler que la plus grande part des voitures produites en Belgique sont exportées.

Pour ce qui concerne l'emploi, l'objection habituelle selon laquelle « la suppression du régime fiscal des voitures serait nuisible à l'emploi » ne vaut que dans le secteur automobile, et de façon partielle. La part des véhicules produits en Belgique pour l'exportation réduit fortement l'impact d'une modification du régime fiscal des ventes sur la production totale, et donc sur l'emploi. De plus, s'il y a report sur d'autres modes de transport, il y a de ce côté des effets positifs sur l'emploi. L'argument de pertes sur l'emploi ne vaut donc

49 FEBIAC [2] : Note du formateur : forte hausse de la taxe sur les voitures de société ? Réduction possible du salaire net de 350.000 employés, Communiqué de presse, 05 juillet 2011

50 FEBIAC, FEDERAUTO et RENTA : Taxer davantage les voitures de société : Un petit pas pour le budget, une grande claque pour les entreprises, les indépendants et les salariés, communiqué de presse, 20 octobre 2011

que si la production, l'entretien et l'utilisation de voitures automobiles est plus intensive en emploi que l'utilisation des modes de transports alternatifs, ce qui est loin d'être établi. »⁵¹

Par ailleurs, il est bon de rappeler que les coûts externes des transports routiers grèvent fortement les budgets publics présents et à venir, comme le démontrent à suffisance toutes les études sérieuses. Le mythe de la voiture « vache à lait de l'Etat » est tout à fait infondé⁵², comme en témoignent les chiffres publiés par le Bureau fédéral du plan sur base de deux études réalisées en 2008 et financées par le Service public fédéral Mobilité et Transports. Pour l'année 2000, ces études estimaient à 5.681 millions d'euros les recettes fiscales spécifiques aux transports par route pour des dépenses spécifiques de 6.783 millions d'euros auxquelles il fallait ajouter 3.681 millions d'euros de coûts environnementaux⁵³.

3.4. Une vision systémique

Il est indispensable d'inscrire toute réforme dans une vision systémique du secteur automobile et des relations employeur-employé. Permettre à des employés qui en ont réellement besoin pour leur usage professionnel d'utiliser une voiture de la société à des fins privées ne constitue pas nécessairement un mal en soi. Si les personnes concernées achètent un véhicule pour leur usage privé (la voiture de la société restant stationnée dans ses garages en-dehors des heures de travail), le bilan environnemental, compte-tenu de la filière de fabrication et recyclage en fin de vie, n'est pas nécessairement positif. Par ailleurs, il semblerait peu raisonnable de mettre en place un système dans lequel les employés seraient obligés d'effectuer leur déplacements professionnels avec leur propre véhicule même si ceux-ci étaient plus importants que les déplacements privés.

La réflexion relative à la réforme doit également s'inscrire dans la durée, dans la vision d'une société en transition mettant en place, en matière de mobilité, les politiques les plus efficaces : celles qui s'attachent à en réduire la demande et à déplacer les pratiques vers les modes de transport les moins

51 Conseil supérieur des Finances, op. cit., page 135

52 Courbe P. [1] : Taxer plus, taxer mieux – Plaidoyer pour une fiscalité automobile au service de l'environnement, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2009, page 13

53 Bureau fédéral du Plan : Comparaison des recettes publiques avec les dépenses publiques et les coûts environnementaux liés aux transports, Indicateurs de transport, 2011

polluants. Tant les enjeux climatiques que les enjeux énergétiques rendent indispensable une telle transition qui aurait notamment pour effet de porter un regard différent sur des déplacements qui nous semblent, aujourd'hui, indispensables, impossibles à éviter, impraticables autrement qu'en voiture.

Un abaissement de la fiscalité sur le travail constitue, de l'avis de beaucoup de parties prenantes, une condition nécessaire à une modification des pratiques en matière de voitures de société, ces dernières étant présentées comme un « aménagement » au régime fiscal relatif au travail. Cette condition, cependant, n'est pas suffisante. Le système des voitures de société est fortement attractif tant pour les employeurs que pour les employés, et cette attractivité demeurerait dans l'éventualité d'une diminution – si forte soit-elle – de la fiscalité sur le travail. La seule voie pour diminuer significativement les diverses incidences négatives du système réside donc dans une forte réduction de son attractivité devant mener, à terme, à la suppression de tout traitement de faveur par rapport à un salaire.

3.5. Les lignes de force d'une réforme

Compte tenu des différents éclairages qui précèdent, on pourrait définir les lignes de force d'une réforme efficace du système des voitures de société comme suit :

- amener la taxation des voitures de société à un niveau comparable à celle appliquée aux salaires ;
- aligner le régime fiscal des voitures de société sur celui des voitures privées.

Le premier point amène à s'interroger sur le bien-fondé des mesures visant à réduire la déductibilité fiscale des frais associés aux voitures de société (la déductibilité des charges salariales étant de 100%).

Le second point suscite également le débat : convient-il de définir des objectifs en matière d'émissions de CO₂ spécifiques aux voitures de société ou faut-il adopter une approche neutre, misant sur les mesures applicables à tout le parc automobile, telles que, par exemple, les taxes à l'achat fonction des émissions de CO₂ (on se reportera utilement, pour ces questions, au dossier que la Fédération a consacré aux taxes automobiles⁵⁴).

Copenhagen Economics estime qu'il est dangereux d'appliquer un traitement différencié des voitures selon leur propriétaire. La mise en place d'un régime plus strict pour les voitures de société que pour les voitures privées

aurait certainement pour effet de créer un glissement des immatriculations des premières vers les deuxièmes. Cette « fuite » vers des systèmes de taxation plus avantageux a d'ailleurs été observée suite à la réforme introduite en 2002 au Royaume-Uni. Un tel glissement vers la catégorie la plus avantageuse sur le plan fiscal se produit évidemment au détriment de l'efficacité environnementale des mesures prises dans l'autre catégorie. A l'opposé de ce point-de-vue, on peut considérer que les contre-performances environnementales des voitures de société justifient bel et bien que des objectifs spécifiques leur soient, au moins transitoirement, assignés....

Toute réforme du système des voitures de société se devrait d'examiner préalablement ces deux questions. Les réponses qui y seront apportées définiront en effet les fondamentaux d'un nouveau régime fiscal.

4. Réforme du système : les pistes de solutions

Pour réduire les incidences négatives évoquées au chapitre 2, il convient de mettre progressivement un terme à l'attractivité fiscale des voitures de société comme avantage extra-salarial et de les remplacer par des formes de rémunération moins préjudiciables à l'environnement, à la cohésion sociale, à l'économie et au budget de l'Etat.

C'est également l'analyse de la Section « Fiscalité et parafiscalité » du Conseil supérieur des finances, laquelle « *considère qu'il faut aller progressivement vers la suppression du régime fiscal particulier des voitures de société et aligner la taxation de l'avantage de toute nature sur celle des salaires, tant dans le chef de l'employeur que dans le chef du salarié. Le même principe s'applique aux cartes-carburant. Sur le plan économique, octroyer un régime fiscal favorable à un avantage extra-salarial concentré dans le haut de la distribution des revenus n'est ni efficace ni équitable et [...], les conséquences environnementales de cette pratique sont particulièrement dommageables. L'argument de l'impact sur l'industrie automobile doit être apprécié en tenant compte de la responsabilité de celle-ci dans les émissions de CO₂ et l'impact sur l'emploi doit s'apprécier globalement, en tenant compte de la redistribution entre les modes de transport qu'entraînera l'approche recommandée par la Section.* ».⁵⁵

4.1. Une approche graduelle

Le statut « d'avantage fiscal acquis » de la voiture de société – tant dans le chef des employeurs que dans celui des employés concernés – rend politiquement délicate la question de la révision du système. Consciente de cette réalité, la Fédération Inter-Environnement Wallonie suggère une approche graduelle, laissant aux uns et aux autres le temps d'adopter les indispensables mesures transitoires.

En pratique, on pourrait commencer par supprimer les dispositions dont l'impact financier est de second ordre et réaliser un premier aménagement des dispositions de base du système. Dans un second temps, ces dernières seraient également supprimées. Considérant le taux de renouvellement rapide des voitures de société (3 à 5 ans), il semble raisonnable de rendre la pre-

55 Conseil supérieur des Finances, op. cit., page 10

mière étape effective deux ans après l'adoption de la réforme et la seconde trois ans plus tard.

Levier	Disposition	Commentaire
Déductibilité fiscale des amortissements	Échelle de 50% à 120% en fonction des émissions de CO ₂ à l'utilisation	
Déductibilité fiscale des intérêts	100 %	
Déductibilité fiscale des frais de véhicules	Échelle de 50% à 120% fonction des émissions de CO ₂ à l'utilisation	
Déductibilité fiscale des frais de carburant	75 %	
Déduction de la TVA	Fonction de l'utilisation réelle, plafond de 50%	Les 50% restants sont déductibles fiscalement
Cotisation de solidarité / cotisations sociales employeur	Fonction du carburant et des émissions de CO ₂ - valeur moyenne en 2010 : 68 €	Pour un avantage réel moyen de l'ordre de 948 €/mois (leasing et carburant pour usage privé), les cotisations sociales (32%) s'élèveraient à 303 €
Carte carburant	Utilisation sans limite pour les déplacements privés – frais pouvant être intégralement pris en charge par l'employeur	
Cotisations sociales employé	Néant	Pour un avantage réel moyen de l'ordre de 948 €/mois (leasing et carburant pour usage privé), les cotisations sociales (13,07%) s'élèveraient à 124 €
Déclaration de l'avantage de toute nature (ATN)	Kilométrage forfaitaire et avantage par km fonction du carburant et des émissions de CO ₂ – 0,348 €/km de valeur moyenne ATN déclaré moyen : 181 €/mois	Pour un montant imposable de 824 € (948 € - 124 €), le précompte professionnel (taux marginal de 47%) sur l'avantage en nature serait de l'ordre de 387 €/mois

Tableau 9 : Dispositions relatives aux voitures de société – situation actuelle

Le **tableau 9** rappelle de manière synthétique les dispositions actuelles. Traiter de l'entière de celles-ci et proposer un calendrier d'entrée en vigueur des différentes mesures à mettre en place demanderait un travail de documen-

tation, de réflexion et de consultation sortant du cadre du présent ouvrage. Nous nous attacherons donc essentiellement ici aux cotisations sociales et au calcul de l'avantage de toute nature.

4.2. Cotisation de solidarité

Répondant à l'argument selon lequel une modification du régime des voitures de société serait dommageable sur le plan économique, le Conseil supérieur des finances souligne que : « *Sur le plan environnemental, il n'y a aucun intérêt à subventionner un secteur qui est responsable de l'augmentation des émissions de CO₂ et d'autres gaz à effets de serre, et générateur d'autres coûts externes. Il n'y a pas davantage de raison à ce que, par le biais d'une cotisation de solidarité inférieure aux cotisations normales, la sécurité sociale subventionne un secteur dont elle doit payer les retombées des coûts externes (effet sur la santé, accidents corporels).* »⁵⁶

Le Conseil supérieur des Finances précise par ailleurs : « *La critique faite ici à la cotisation de solidarité sur les voitures de sociétés est celle d'une confusion des instruments : c'est aux cotisations sociales qu'incombe l'objectif de financement de la protection sociale et c'est aux taxes sur les véhicules et à la fiscalité sur leur utilisation que doit incomber la prise en compte de leurs caractéristiques environnementales. La confusion des genres n'est pas acceptable.* »⁵⁷

Il convient donc, à terme, de soumettre les voitures de société à une cotisation sociale calculée au taux normal de 32% appliquée sur l'avantage réel octroyé par l'employeur. Pour fixer les idées, un avantage de l'ordre de 900 euros mensuels serait soumis à une cotisation sociale de 288 euros, soit 4,3 (diesel) ou 5,7 (essence) fois plus que l'actuelle cotisation de solidarité due sur un véhicule moyen (émissions de 145 gCO₂/km).

Une étape intermédiaire pourrait consister à augmenter la valeur de la cotisation en modifiant à la marge les formules rappelées dans le **tableau 4**. Pour les véhicules électriques, on adopterait une formule analogue à celle des autres motorisations en retenant, pour les émissions de CO₂, la valeur de 80 g/km, estimation raisonnable pour un véhicule modeste sur base du mix de production d'électricité européen⁵⁸.

56 Conseil supérieur des Finances, op. cit., page 139

57 Conseil supérieur des finances, op. cit., page 134

58 Courbe P. [2], op. cit., page 97

Les chiffres du **tableau 10** doivent évidemment être pris à titre indicatif. Il s'agit ici d'illustrer une suggestion pour une étape intermédiaire, dans la logique d'une transition vers l'application d'une cotisation sociale pleine et entière.

Type de motorisation	Cotisation mensuelle	Valeur pour 145 gCO ₂ /km	Valeur proposée sur valeur actuelle
Electrique	(80 x 9 €) / 12 x 1,1298	67,8 €	(67,8/23,53) = 2,9
LPG	(émissions CO ₂ en g/km x 9 €) / 12 x 1,1298	122,9 €	(122,9/29,7) = 4,14
Essence	(émissions CO ₂ en g/km x 9 €) / 12 x 1,1298	122,9 €	(122,9/50,6) = 2,83
Diesel	(émissions CO ₂ en g/km x 9 €) / 12 x 1,1298	122,9 €	(122,9/66,4) = 1,85

Tableau 10: Calcul de la cotisation de solidarité – proposition de mesure transitoire

4.3. Avantage de toute nature

Les employés qui bénéficient d'une voiture de société déclarent un avantage de toute nature sous-estimé (voir le chapitre 1.4) sur base duquel est calculé un précompte professionnel (PrP) à un taux marginal moyen généralement proche 47%. C'est là l'élément principal du système des voitures de société.

Trois dispositions sont à l'origine de la sous-estimation de l'avantage :

- la valeur du véhicule n'est pas prise en compte ;
- le nombre de kilomètres privés, estimé forfaitairement, est très fortement sous-estimé et ne rend aucun compte de la situation réelle ; cette disposition induit un danger non négligeable de voir des personnes qui ont une voiture de société rouler « pour rentabiliser leurs impôts », de manière non réfléchie ; de ce fait, le système actuel récompense les comportements peu respectueux de l'environnement ;
- l'avantage par kilomètre roulé est également sous-estimé ; cet état de fait a encore été renforcé lors de l'introduction, en janvier 2010, de nouveaux facteurs de calcul basés sur les émissions de CO₂ des véhicules⁵⁹.

Il convient donc de travailler sur ces trois plans pour établir un calcul d' ATN basé sur le coût de la voiture, son kilométrage annuel et sa consommation. Notons que dans le cas où le véhicule fait l'objet d'un contrat de leasing, la solution la plus simple consiste bien évidemment à baser l'avantage en nature sur le prix du leasing.

Estimation des rentrées fiscales dans le système actuel

On peut estimer les rentrées moyennes en matière de PrP sur les voitures de société comme suit :

- en 2011, la moyenne des émissions de CO₂ des voitures de société neuves peut être estimée à 145 g/km (elle était de 146,8 en 2010) ;
- on peut estimer à 500.000 le nombre de voitures de société faisant l'objet d'une déclaration d'avantage de toute nature ;
- le parc de voitures de société est majoritairement diesel ; le coefficient à prendre en compte pour le calcul de l'ATN est donc de 0,00237 €/km.gCO₂ ;
- l'avantage moyen déclaré est dès lors égal à $145 \times 0,00237 = 0,344$ €/km ;
- en fonction de la distance domicile-travail (inférieure ou supérieure à 25 km), le forfait kilométrique à déclarer est de 5.000 ou 7.500 kilomètres ; adoptons 6.250 (distance moyenne) ;
- l'avantage déclaré est donc de $6.250 \times 0,344 = 2.148$ euros par voiture et par an en moyenne ;
- pour 500.000 voitures, cela donne 1.074 millions d'euros ;
- pour un taux d'imposition de 47%, les rentrées de l'Etat sont d'environ 505 millions d'euros.

Estimation de l'avantage réel

- Les voitures de société parcourent en moyenne 22.000 km privés par an.
- L'avantage par km parcouru peut être estimé à environ 0,35 €/km, valeur raisonnable pour un véhicule de milieu de gamme.
- L'avantage total réellement capté par les employés disposant d'une voiture de société est donc de l'ordre de $22.000 \times 0,35 = 7.700$ euros (contre 2.150 déclaré actuellement, soit 3,58 fois plus).

59 A titre d'exemple, considérons une BMW série 3-316d. Dans l'ancien système fondé sur les chevaux fiscaux (11 en l'occurrence), l'avantage par km était estimé à 0,3406 €/km. Dans le nouveau système entré en vigueur en janvier 2010 et basé sur les émissions de CO₂ (118 en l'occurrence), l'avantage par km est de 0,2714 €/km. Les calculateurs en ligne du prix de revient des véhicules donnent, pour un kilométrage annuel de 7500 km et une utilisation pendant 4 ans, un coût de 0,91 €/km.

- Pour 500.000 voitures, l'avantage total est de 3.850 millions d'euros.
- Au taux marginal de 47%, le total des PrP serait dès lors de l'ordre de 1.810 millions d'euros.

Vers le système appliqué au Royaume-Uni ?

La forte corrélation entre la catégorie du véhicule, son prix et ses émissions de CO₂ a été clairement illustrée par Copenhagen Economics, sur base des données de Polk (**figure 3**). Ceci se comprend aisément si l'on sait que les émissions de CO₂ sont fortement corrélées au poids du véhicule et que, en première approximation, plus un véhicule est lourd, plus il est cher.

Multiplier le prix catalogue par un coefficient fonction des émissions de CO₂ n'est donc pas réellement nécessaire et complique la formule de calcul. Cette façon de faire peut également être interrogée quant à sa compatibilité avec une approche globale des problèmes environnementaux associés aux voitures. L'utilité immédiate et non contestable de cette pratique consiste en la sensibilisation des bénéficiaires d'une voiture de société dont l'attention sera portée sur les émissions de CO₂.

Une formule « améliorée » basée sur le système en vigueur au Royaume-Uni est néanmoins proposée ci-dessous (Proposition alternative n°1) à titre illustratif.

Proposition alternative n°1

La prise en compte du prix du véhicule et de ses émissions de CO₂, comme dans le système appliqué au Royaume-Uni, tout en intégrant la réduction planifiée des émissions par la législation européenne⁶⁰, est réalisable au moyen d'un dispositif tel que décrit aux **équations 1 et 2** :

$$\text{ATN} = \text{valeur catalogue} \times \text{amortissement}^* \quad \text{(équation 1)}$$

$$\begin{aligned} & * \text{amortissement} = \\ & \text{amortissement de base} + (\text{coefficient CO}_2 \times \text{coefficient année}) \end{aligned} \quad \text{(équation 2)}$$

Avec :

- amortissement de base = 5% ;
- coefficient CO₂ = (0,00083 X CO₂) (facteur ajusté pour correspondre à un amortissement de 17% en 2012 pour des émissions moyennes de CO₂ de 145 g/km) ;

⁶⁰ Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, Journal officiel de l'Union européenne, 5 juin 2009, article 1

- coefficient année = $1 + [(année - 2012) \times 0,05]$; ceci pour prendre en compte les baisses d'émissions prévues par la législation européenne (évolution de 135 gCO₂/km, valeur probable en 2012, à 95 g/km, valeur légale en 2020, soit moins 40 gCO₂) et donc générer le même ATN pour une voiture émettant 105 g/km en 2020 que pour une voiture en émettant 145 en 2012.

Pour une voiture dont la valeur catalogue est de 28.000 euros (valeur moyenne estimée – options et TVA comprises - pour les voitures de société neuves en Belgique) et dont les émissions de CO₂ sont de 145 g/km en 2012, l'ATN déclaré serait de 4.770 euros par an ou 397 euros par mois.

Pour un parc de 500.000 voitures, cela représenterait un ATN déclaré total de 2.385 millions d'euros et un total de PrP associés de 1.121 millions d'euros. Ce type de formule présente l'avantage d'une grande flexibilité. Ainsi, il est possible, moyennant ajustement des différents coefficients, d'intensifier ou de réduire la proportionnalité de l'amortissement aux émissions de CO₂ comme illustré au **tableau 11**.

	Emissions de CO ₂ (g/km)	Coefficient CO ₂	Amortissement
Amortissement de base = 5% Multiplicateur CO₂ = 0,00083	100	8,30 %	13,30 %
	125	10,38 %	15,38 %
	150	12,45%	17,45%
	200	16,60 %	21,60 %
	250	20,75 %	25,75 %
Amortissement de base = 10% Multiplicateur CO₂ = 0,00048	100	4,80 %	14,80 %
	125	6 %	16 %
	150	7,20 %	17,20 %
	200	9,60 %	19,60 %
	250	12 %	22 %

Tableau 11 : Valeurs de l'amortissement à appliquer au prix d'achat du véhicule pour le calcul de l'ATN, illustration de deux échelles CO₂ sur base des équations 1 et 2

L'intégration d'un facteur temporel prenant en compte les diminutions d'émissions prévues par la législation européenne permet de donner aux acteurs économiques une visibilité sur le moyen terme, comme il apparaît à la **figure 4**. Pour l'année 2012, un amortissement de 15% serait applicable à un véhicule émettant 120 gCO₂/km ; un véhicule émettant 86 g/km se verrait appliquer le même amortissement en 2020.

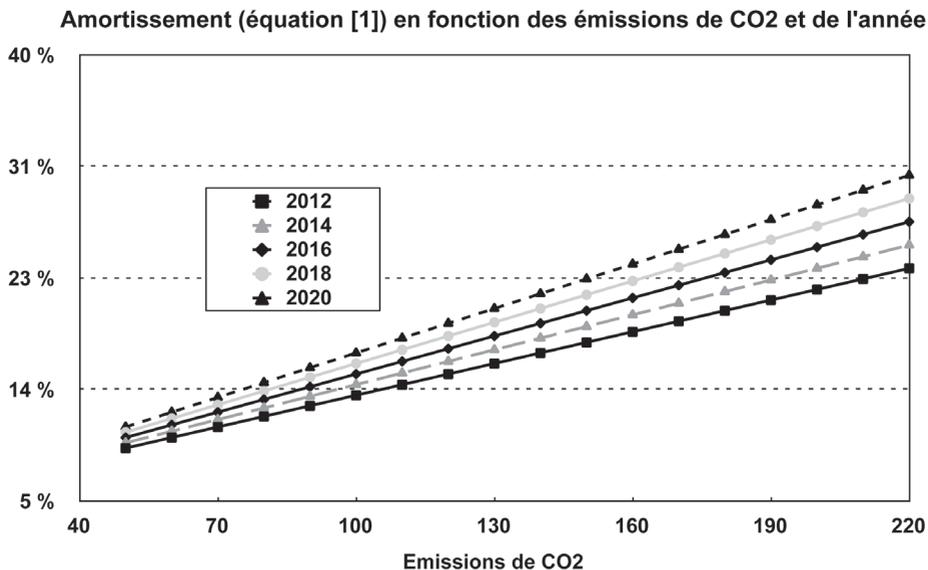


Figure 4 : Evolution, en fonction de l'année, de l'amortissement à appliquer à la valeur catalogue pour le calcul de l'ATN (équation 1)

Par ailleurs, dans ce genre d'approche, il est fait abstraction du nombre de kilomètres roulés par la voiture. C'est donc le fait de recevoir la voiture qui est considéré comme l'avantage. Or, l'avantage réel est d'autant plus élevé que la voiture roule beaucoup. De plus, la majorité des employés jouissent d'une carte carburant qui leur permet de faire le plein « gratuitement ». Aucun signal-prix ne leur est donc envoyé pour les sensibiliser à l'usage qu'ils font de la voiture dont ils disposent. Ainsi, on peut considérer que **l'équation 1** est socialement inéquitable en ce qu'elle avantage les personnes qui se déplacent le plus, encourageant un comportement peu respectueux de l'environnement. Elle n'en demeure pas moins préférable au système actuellement en vigueur en Belgique.

La proposition alternative n°2 intègre, quant à elle, le nombre de kilomètres roulés à titre privé.

Proposition alternative n°2

Un système plus simple, plus lisible, mais qui devrait néanmoins faire l'objet d'ajustements pour répondre à l'évolution des émissions des voitures neuves pourrait être basé sur une formule similaire à celle présentée à l'**équation 3** :

$$\text{Avantage déclaré} = \text{Nombre de km privés} \times \text{coefficient K} \quad (\text{équation 3})$$

Avec :

- Nombre de km privés = total des déplacements réalisés à titre privé (déplacements domicile-travail et déplacements strictement privés) ;
- $K = 0,23 + (\text{prix} - 8.000) \times 6 \times 10^{-6}$

K vaudrait donc 0,23 €/km pour une voiture de 8.000 euros, 0,332 €/km pour une voiture de 25.000 euros, 0,782 €/km pour une voiture de 100.000 euros (**tableau 12**). Ces valeurs pourraient bien entendu être ajustées. Le coefficient K pourrait également intégrer un facteur relatif au prix du carburant. Remarquons qu'un des avantages principaux d'une telle formule réside dans l'adoption d'un coût au kilomètre indépendant du kilométrage réel. Or, plus une voiture roule, plus faible est son prix de revient au kilomètre. Un coût au kilomètre relativement élevé constitue dès lors un incitant à la modération. A contrario, un coût faible agirait en tant qu'incitant à une utilisation non raisonnée du véhicule.

Prix catalogue	8.000 €	10.000 €	25.000 €	50.000 €	100.000 €
Coût/km	0,23€/km	0,242€/km	0,332€/km	0,482€/km	0,782€/km
ATN pour 22.000 km annuels	5.060 €	5.324 €	7.304 €	10.604 €	17.204 €

Tableau 12: Valeurs du coût au kilomètre et de l'ATN déclaré en fonction du prix du véhicule sur base de l'équation 3

Pour un kilométrage annuel de 22.000 km privés et un prix moyen de 28.000 euros, l'avantage moyen déclaré serait égal à 7.700 euros (valeur équivalente à l'estimation de la valeur réelle réalisée précédemment).

Pour un parc de 500.000 voitures de société, le montant total d'ATN déclarés serait égal à 3.850 millions d'euros et les rentrées de l'Etat (taux moyen de PrP de 47%) de 1.810 millions d'euros (contre 384 actuellement, soit 4,7 fois plus).

Utiliser une telle équation du jour au lendemain s'apparenterait bien évidemment à une révolution fiscale contre laquelle tant le secteur automobile que tous les employés bénéficiant d'une voiture de société et leurs employeurs manifesteraient leur hostilité avec énergie. C'est pourtant à cela qu'il faut tendre si l'on veut suivre les recommandations du Conseil supérieur des Finances, l'avis de Copenhagen Economics et les lignes de force pour une réforme efficace esquissées précédemment. Ceci illustre l'importance du chemin à parcourir et la nécessité de planifier sans plus tarder une mise en place graduelle des réformes.

4.4. Mesures d'accompagnement

La taxation sur le travail élevée explique en partie le succès des voitures de société comme mode alternatif de rémunération en Belgique. Les mesures proposées ont donc un impact potentiel sur les bénéficiaires des sociétés et sur le salaire net des employés concernés. Il peut donc sembler logique d'envisager ce dossier dans le cadre d'une réforme fiscale plus large, allant dans le sens d'une diminution de la fiscalité sur le travail et, corrélativement, d'une augmentation sur d'autres secteurs tels que les ressources ou le capital. Il ne faut cependant pas attendre cette réforme globale avant d'agir.

Par ailleurs, il convient peut-être de se poser une question fondamentale : la répartition actuelle employeurs-employés-Etat doit-elle être considérée comme intangible ? La nécessité de mettre en place des politiques publiques telles que le développement des transports en commun (alors qu'on se situe actuellement dans une tendance à la diminution des enveloppes qui leur sont octroyées) ne justifie-t-elle pas un très modeste transfert des employeurs et des employés disposant des revenus les plus élevés vers l'Etat ? A cette question d'ordre éminemment politique, il ne nous appartient pas de répondre. Mais il nous semble qu'elle ne peut être éludée.

Quoiqu'il en soit, il est nécessaire de définir des mécanismes d'accompagnement aux mesures proposées dans les pages qui précèdent, notamment en matière de développement des alternatives à la voiture individuelle.

4.5. Dernière minute : modification légale

Au moment de mettre ce dossier sous presse, il apparaît qu'une modification légale majeure devrait être adoptée par la Chambre des Représentants en sa séance du 22 décembre 2011 via un projet de loi relatif au calcul de l'ATN. Il s'agirait d'appliquer à partir du premier janvier 2012 une formule proche de celle constituant notre « Proposition alternative n°1 », le facteur temps n'étant pas intégré explicitement mais implicitement comme explicité ci-dessous⁶¹ :

$$\text{ATN} = \text{valeur catalogue} \times \text{pourcentage}^* \times 6/7 \quad (\text{équation 4})$$

$$*\text{pourcentage} = \text{pourcentage de base} + (\text{pourcentageCO}_2) \quad (\text{équation 5})$$

Avec :

- pourcentage de base = 5,5% pour un véhicule essence ou LPG émettant 115 gCO₂/km et pour un véhicule diesel émettent 95 gCO₂/km ;
- pourcentage CO₂ = 0,1 % x (CO₂ - émissions de référence) et :
 - émissions de référence = 115 gCO₂/km pour un véhicule essence ou LPG ;
 - émissions de référence = 95 gCO₂/km pour un véhicule diesel ;
 - émissions de référence revues chaque année en fonction des émissions moyennes de l'année qui précède la période imposable ;
- pourcentage ne pouvant être inférieur à 4% ni supérieur à 18% ;
- ATN ne pouvant être inférieur à 820 euros.

La loi d'évolution du pourcentage est représentée à la **figure 5** pour les deux types de motorisation.

Pour une voiture diesel dont la valeur catalogue est de 28.000 euros et dont les émissions de CO₂ sont de 145 g/km en 2012, l'ATN déclaré serait de 2.520 euros par an ou 210 euros par mois (contre environ 180 actuellement, soit une augmentation de 17%).

61 Chambre des Représentants de Belgique : Projet de loi portant des dispositions diverses, Amendements déposés en commission des Finances, Doc 53 1952/004, 15 décembre 2001, pages 24 à 26

Pourcentage (équation [5]) en fonction des émissions de CO₂

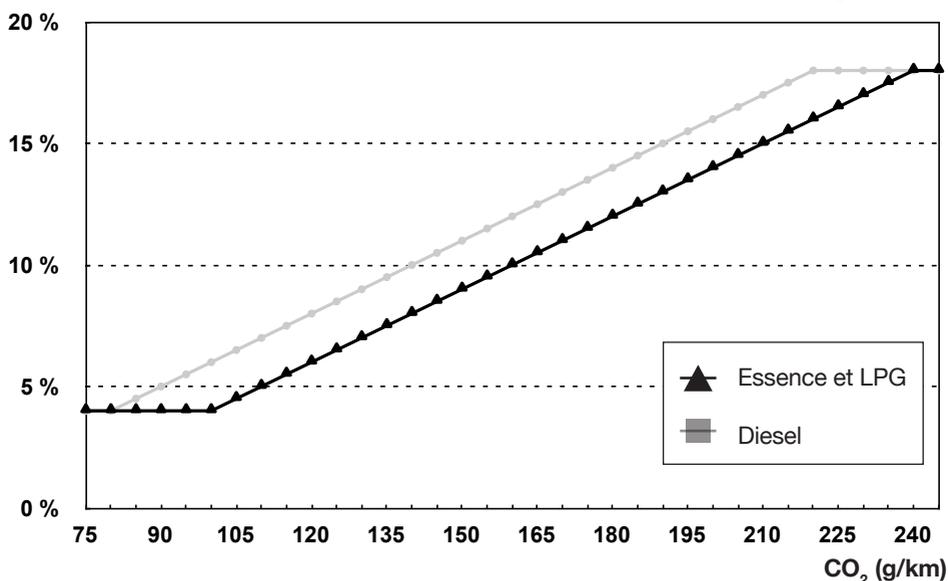


Figure 5 : Evolution, en des émissions de CO₂, du pourcentage à appliquer à la valeur catalogue pour le calcul de l'ATN (équation 5)

Pour un parc de 500.000 voitures, cela représenterait un ATN déclaré total de 1.260 millions d'euros et un total de PrP associés de 592 millions d'euros, soit un peu moins de 90 millions d'euros de rentrées supplémentaires pour l'Etat par rapport à la situation actuelle.

Notons par ailleurs que, concomitamment à l'introduction de cette modification, le projet de loi prévoit également une modification du calcul de la dépense non admise (au titre de dépense fiscalement déductible par l'entreprise) en matière de frais afférents aux véhicules : 17% du montant de l'ATN calculé selon l'équation 5 seraient dorénavant considérés comme dépense non admissible⁶². Il semblerait que cette disposition devrait également ramener vers les caisses de l'Etat une somme proche de 100 millions d'euros.

Ce projet de loi ne constitue qu'un premier pas sur le chemin décrit dans ce dossier mais un pas décisif qu'il faut saluer comme tel. Il faut espérer que les pouvoirs publics auront à cœur, dans les années à venir, à faire évoluer le système pour, à terme, appliquer aux voitures de société un traitement fiscal similaire à celui applicable aux salaires.

62 Chambre des Représentants de Belgique, op. cit., page 31

Annexe 1 :

Estimation du coût pour l'Etat belge du système des voitures de société

Les calculs suivants ont été réalisés à titre indicatif. Ils ne prennent en compte que les aspects fiscaux (impôts et cotisations sociales) et n'intègrent ni le treizième mois, ni le pécule de vacance, ni les aspects relatifs à la déductibilité de la TVA.

Pour la facilité du calcul, les chiffres ont été établis sur base d'une formule de leasing opérationnel. Les hypothèses en matière de coût du leasing pourraient être affinées. En première approche, la valeur de 770 euros par mois (hors carburant) semble cependant être une estimation prudente des pratiques actuelles.

Employeurs

22000	km privés annuels par voiture
1833	km privés mensuels
0,42	leasing (€/km) - valeur moyenne
770	avantage leasing km privés(€/mois) - valeur moyenne
1,45	prix diesel (€/l)
6,7	conso (l/100km) - valeur moyenne (conditions réelles)
0,09715	carburant (€/km)
178	avantage carburant (€/mois)
0,51715	avantage €/km (leasing + carburant)
948	avantage (€/mois)
0,32	taux cotisations sociales (%)
303	cotisations sociales (€/mois) qui seraient dues sur l'avantage
265465	Rentrées cotisations solidarité (ONSS 2009 - k€/an)
326076	Voitures de société en Belgique (ONSS 2009/4)
68	cotisation solidarité moyenne base ONSS (€/mois)
66	cotisation solidarité moyenne base CO ₂ moyen (€/mois)
235,6	différence charges sociales - cotisation solidarité (€/mois)
353521	Voitures de société en Belgique (ONSS 2011/1)
1287	total charges sociales qui seraient dues (million €/an)
288	total cotisations de solidarité (million €/an)
0,999	Manque à gagner Etat ONSS employeurs (milliards €/an)

Employés

6250 km déclarés/an (moyenne 5000 - 7500)
0,348 avantage/km déclaré (€/km) - valeur moyenne
2174 ATN déclaré (€/an)
181 ATN déclaré (€/mois)
85 Précompte professionnel sur ATN déclaré

22000 km privés/an
0,517 avantage €/km (leasing + carburant)
11377 avantage réel (€/an)
948 avantage réel (€/mois)
124 ONSS employé (13,07%)
824 Avantage réel imposable
387 Précompte professionnel sur ATN réel

Par voiture

767 avantage réel moins déclaré (€/mois)
426 Différence impôts (€/mois)

Pour la Belgique

500000 Voitures de société soumises à ATN
0,511 Impôts déclarés (milliards €/an)
3,068 Impôts réels (milliards €/an)
0,744 Manque à gagner Etat ONSS employés (milliards €/an)
1,813 Manque à gagner Etat PrP (milliards €/an)
2,557 Manque à gagner Etat employés (milliards €/an)

**Coût total Etat
(milliards €/an)
3,556**

Annexe 2 :

Estimation de l'avantage pour l'employeur d'attribuer une voiture de société plutôt que du salaire

Les calculs suivants ont été réalisés à titre indicatif. Ils ne prennent en compte que les aspects fiscaux (impôts et cotisations sociales) et n'intègrent ni le treizième mois, ni le pécule de vacance, ni les aspects relatifs à la déductibilité de la TVA.

Pour la facilité du calcul, les chiffres ont été établis sur base d'une formule de leasing opérationnel. Les hypothèses en matière de coût du leasing pourraient être affinées. En première approche, la valeur de 770 euros par mois (hors carburant) semble cependant être une estimation prudente des pratiques actuelles.

1° cas sans voiture de société	
Montant	Commentaire
4100	Salaire brut mensuel
1312	Cotisations ONSS patronales (32%)
5412	«Coût salarial total» mensuel
4100	Salaire brut mensuel
536	Cotisations ONSS employé (13,07%)
3564	Montant imposable
36%	Taux moyen précompte professionnel (%)
1280	Précompte professionnel
2284	Salaire net «total»

Avantage utilisation voit. soc. fins privées

22000	km privés annuel par voiture
1833	km privés mensuels
0,42	leasing (€/km) - valeur moyenne
770	avantage leasing km privés (€/mois) - valeur moyenne
1,45	prix diesel (€/l)
6,7	conso (l/100km) - moyenne (conditions réelles)
0,09715	carburant (€/km)
178	avantage carburant (€/mois)
0,51715	avantage €/km (leasing + carburant)
948	avantage (€/mois)

Montants fiscalement déductibles pour l'employeur

770	avantage leasing (€/mois) - valeur moyenne
70%	taux déductibilité frais voiture (pour 146,8 gCO ₂ /km)
539	montant déductible
178	avantage carburant (€/mois)
75%	taux déductibilité carburant
134	montant carburant déductible
673	montant déductible
276	montant non déductible

2° cas: avec voiture de société

Montant	Commentaire
2190	Salaire brut mensuel
701	Cotisations ONSS patronales (32%)
948	Coût mensuel voiture de société pour usage privé (leasing et carburant km privés)
276	Montant fiscalement non déductible
94	ISoc dû (33,99% des frais non déduits)
68	Cotisation de solidarité moyenne
4000	«Coût salarial total» mensuel

2190	Salaire brut mensuel
286	Cotisations ONSS employé (13,07%)
1904	Montant imposable
25%	Taux moyen précompte professionnel (%)
483	Précompte professionnel
1421	Salaire net «espèces»
948	Avantage voiture de société pour usage privé (tous frais et carburant km privés)
181	Avantage déclaré voiture de société (ATN - valeur moyenne)
47%	Taux marginal précompte professionnel (%)
85	Précompte professionnel sur voiture de société
864	Salaire net «voiture de société»
2285	Salaire net total

3° cas: avec voiture de société et sans déductibilité fiscale pour l'employeur

Montant	Commentaire
2190	Salaire brut mensuel
701	Cotisations ONSS patronales (32%)
948	Coût mensuel voiture de société pour usage privé (leasing et carburant km privés)
322	ISoc dû (33,99% du coût voiture de société pour usage privé)
68	Cotisation de solidarité moyenne
4229	«Coût salarial total» mensuel

2190	Salaire brut mensuel
286	Cotisations ONSS employé (13,07%)
1904	Montant imposable
25%	Taux moyen précompte professionnel (%)
483	Précompte professionnel
1421	Salaire net «espèces»
948	Avantage voiture de société pour usage privé (tous frais et carburant km privés)
181	Avantage déclaré voiture de société (ATN - valeur moyenne)
47%	Taux marginal précompte professionnel (%)
85	Précompte professionnel sur voiture de société
864	Salaire net «voiture de société»
2285	Salaire net total

4° cas: avec voiture de société, déductibilité fiscale et cotisations sociales	
Montant	Commentaire
2190	Salaire brut mensuel
701	Cotisations ONSS patronales (32%)
948	Coût mensuel voiture de société pour usage privé (leasing et carburant km privés)
276	Montant fiscalement non déductible
94	ISoc dû (33,99% des frais non déduits)
215	Cotisation sociale à 32% sur déduit voiture de société (pour usage privé)
4148	«Coût salarial total» mensuel

2190	Salaire brut mensuel
286	Cotisations ONSS employé (13,07%)
1904	Montant imposable
25%	Taux moyen précompte professionnel (%)
483	Précompte professionnel
1421	Salaire net «espèces»
948	Avantage voiture de société pour usage privé (tous frais et carburant km privés)
181	Avantage déclaré voiture de société (ATN - valeur moyenne)
47%	Taux marginal précompte professionnel (%)
85	Précompte professionnel sur voiture de société
864	Salaire net «voiture de société»
2285	Salaire net total

5° cas: avec voiture de société, avec ATN soumis à même taxation que salaire	
Montant	Commentaire
2930	Salaire brut mensuel
938	Cotisations ONSS patronales (32%)
948	Coût mensuel voiture de société pour usage privé (leasing et carburant km privés)
276	Montant fiscalement non déductible
94	ISoc dû (33,99% des frais non déduits)
68	Cotisation de solidarité moyenne
4977	«Coût salarial total» mensuel

2930	Salaire brut mensuel
383	Cotisations ONSS employé (13,07%)
2547	Montant imposable
31%	Taux moyen précompte professionnel (%)
784	Précompte professionnel
1763	Salaire net «espèces»
948	Avantage déclaré voiture de société (ATN - valeur moyenne)
124	Cotisations ONSS employé (13,07%)
52%	Taux marginal précompte professionnel (%)
427	Précompte professionnel sur voiture de société
521	Salaire net «voiture de société»
2284	Salaire net total

Bibliographie

Bailleux A. et Alvarez-Campa R. : Voitures de société et TVA, in La Libre Entreprise, 12 novembre 2011

Bureau fédéral du Plan : Comparaison des recettes publiques avec les dépenses publiques et les coûts environnementaux liés aux transports, Indicateurs de transport, 2011

Castaigne et al. : Professional mobility and company car ownership (PROMOCO), Science for a sustainable development, 2009

Chambre des Représentants de Belgique : Projet de loi portant des dispositions diverses, Amendements déposés en commission des Finances, Doc 53 1952/004, 15 décembre 2001

Conseil supérieur des Finances, section « fiscalité et parafiscalité » : La politique fiscale et l'environnement, septembre 2009

Copenhagen Economics : Company car taxation, Taxation papers, European Commission, 2010

Cornélis et al. : Company car analysis (COCA), Rapport final, politique scientifique fédérale, avril 2007

Corporate Vehicle Observatory [1] : Résultats du baromètre européen du véhicule d'entreprise 2010, dossier de presse, 02 juin 2010, ARVAL, BNP Paribas Group

Corporate Vehicle Observatory [2] : Baromètre européen 2011 du CVO, 08 juin 2011

Courbe P. [1] : Taxer plus, taxer mieux – Plaidoyer pour une fiscalité automobile au service de l'environnement, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2009

Courbe P. [2] : Véhicules électriques ? Changer de mobilité, pas de voiture !, Fédération Inter-Environnement Wallonie, Namur, 2010

Eurostat : Taxation trends in the European Union, European commission, 2011

FEBIAC [1] : Emissions moyennes de CO₂ des voitures neuves par région et propriétaire, statistiques, 2011

FEBIAC [2] : Note du formateur : forte hausse de la taxe sur les voitures de société ? Réduction possible du salaire net de 350.000 employés, Communiqué de presse, 05 juillet 2011

FEBIAC, FEDERAUTO et RENTA : Taxer davantage les voitures de société : Un petit pas pour le budget, une grande claque pour les entreprises, les indépendants et les salariés, communiqué de presse, 20 octobre 2011

IBGE : Plans de Déplacements d'Entreprise, Analyses et perspectives, août 2007

Infras/IWW : External costs of transport, Update study, Zurich/Karlsruhe, October 2004

Joint Research Center : Environmental improvement of passenger cars (IMPRO-Cars), European Commission, 2008

Kermode Ph. : Is the tax treatment of company cars environmentally harmful in the EU? Opening remarks, Workshop Green Budget Europe, 2011

Picavet A. et Picavet J. : Votre véhicule, le fisc et vous !, Indicator, Louvain, 2011

Région de Bruxelles-Capitale : IRIS II, Plan de mobilité, version du 09 septembre 2010

Règlement (CE) No 443/2009 du parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, Journal officiel de l'Union européenne, 5 juin 2009

Service public fédéral Mobilité et transports : Relevé des kilométrages annuels parcourus en 2009, janvier 2011

Toint Ph. (dir.) : Enquête nationale sur la mobilité des ménages (ENMM), rapport final, Avril 2001

UCM : Les véhicules de société mis à disposition de travailleurs : aspects sociaux et fiscaux, INFO n° 3, janvier 2011

Valsecchi C. : Company car tax reform in the UK, Institute for European Environmental Policy, October 2009

Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 4.1, september 2008 – september 2009

Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 3, september 2007 – september 2008

La Belgique compte un nombre très important de voitures de société octroyées en guise de rémunération extra-salariale. Une situation qui s'explique par le fait que, d'une part, la fiscalité sur le travail est réputée élevée dans notre pays et, d'autre part, diverses dispositions fiscales contribuent à rendre l'octroi d'une voiture de société moins onéreuse pour l'employeur qu'une hausse salariale.

Ce « subside fiscal » rencontre un tel succès qu'il a des répercussions majeures sur les comportements de mobilité ainsi que des incidences considérables sur les plans environnemental, social et économique. Il n'est donc pas vain de s'intéresser aux enjeux de ce système et aux implications qu'aurait sa réforme plus ou moins profonde.

Le débat sur les voitures de société est toutefois rarement objectif et serein ; les défenseurs du système comme ses détracteurs ont en effet tendance à verser dans un discours simpliste, mobilisant raccourcis et approximations.

Le présent dossier tente d'éviter cette dérive. Il établit un constat aussi objectif que possible et, sur base d'une analyse strictement factuelle, trace les grandes voies de solution pour réformer le système en profondeur en vue d'en minimiser les incidences négatives.



Fédération Inter-Environnement Wallonie / Rue Nanon, 98 - 5000 Namur
t. 081 390 750 - f. 081 390 751 / www.iew.be

Prix de vente : 10€