



Commentaires d'Inter-Environnement Wallonie à la lecture du Rapport d'études Company Véhicules

établi par KPMG pour Febiac, Renta et Federauto

Juin 2012

Table des matières

0. Introduction.....	2
1. Remarques méthodologiques	2
2. Définitions.....	3
3. Parc et immatriculations.....	3
4. Âge des véhicules.....	4
5. Segmentation et motorisation	5
6. Kilométrage.....	5
7. Environnement :.....	7
8. Sécurité routière	7
9. Aspects sociaux.....	7
10. Fiscalité.....	8



0. Introduction

Le 12 juin 2012, la FEBIAC (Fédération belge de l'automobile et du cycle), RENTA (Fédération belge des loueurs de véhicules) et FEDERAUTO (Confédération du commerce et de la réparation automobiles et des secteurs connexes) publiaient un document intitulé « Rapport d'étude Company vehicles - Une notion aux multiples facettes », rédigé par le bureau d'audits et de conseils KPMG¹.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW), qui publiait en décembre 2011 un dossier intitulé « Voitures de société : oser la réforme ! »², a pris connaissance du document de la FEBIAC et consorts et souhaite formuler un certain nombre de remarques tant sur le plan méthodologique que sur le plan des chiffres et des arguments développés.

1. Remarques méthodologiques

KPMG, qui a rédigé le rapport pour le compte de la Febiac, de Renta et de Federauto, considère que la plupart des études antérieures « *se limitent à certains aspects spécifiques* » des voitures de société (introduction, page 5).

Dès lors, KPMG a choisi de faire table rase des nombreuses études antérieures, dont beaucoup ont été menées par des services universitaires renommés : « *notre étude s'appuie notamment sur une enquête à grande échelle (2.000 répondants) menée par le bureau d'étude Indigov, ainsi que des recherches et analyses complémentaires fondées sur les données de base du SPF Mobilité et Transports, de FEBIAC, de RENTA, de FEDERAUTO et d'autres instances, que nous tenons à remercier pour leur collaboration.* »

Les autres instances n'étant pas citées et le document de KPMG n'incluant pas de bibliographie, le lecteur soucieux de s'informer restera sur sa faim...

Par ailleurs, l'annexe 2, qui présente succinctement la méthodologie suivie par Indigov, révèle que le taux de réponse à l'enquête a été de 20 %, soit, semble-t-il, 400 répondants (bien que ce chiffre ne soit pas cité) sur l'échantillon de 2.000 conducteurs interrogés (1.000 avec voiture de société et 1.000 sans). Il serait intéressant de préciser le pourcentage de répondants appartenant à chacune de ces deux catégories. Par ailleurs, au sein de la deuxième, il serait également bon d'explicitier comment se répartissent les sous-catégories « personnes non actives » et « personnes actives ne possédant pas de voitures de société ». Cette question est importante vu la différence notable, soulignée par KPMG, des profils de mobilité de ces deux sous-catégories.

La figure présentée à l'annexe 3 (évolution du kilométrage en fonction de l'âge de la voiture) devrait amener les commanditaires de l'étude à s'interroger sur la rigueur d'Indigov (et, en aval, de KPMG qui utilise les résultats d'Indigov) et sur la représentativité des répondants. Concernant le premier point, il n'est pas spécifié quel type de voiture est présenté sur la figure : les voitures de société ? Si oui, sous quelle acception ? Si non, la voiture moyenne du parc belge ? Enfin, quel carburant ? Concernant le second point, le faible coefficient de corrélation ($R^2 = 0,3935$) et la subite remontée du kilométrage annuel dès que le véhicule a plus de huit ans sont troublants. A

¹ Le document est téléchargeable ici : http://www.febiac.be/documents_febiac/2012/Cocar_study_FR.pdf

² Le dossier est téléchargeable ici :

http://www.iew.be/sites/default/files/media/pdf/mobilite/Doc_VoituresSociete.pdf



titre comparatif, les données du Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF MT) conduisent, pour la voiture diesel belge moyenne (tous types de propriétaires), à un coefficient de corrélation âge/kilométrage nettement plus élevé ($R^2 = 0,96$)³.

2. Définitions

KPMG prétend clarifier les chiffres et les concepts relatifs à la voiture de société et affirme se concentrer sur « *les voitures utilisées dans un contexte professionnel* » (page 6), mais n'adopte pas de définition claire de la voiture de société.

Ainsi, page 13, il apparaît que : « *Les véhicules et voitures immatriculés au nom de personnes morales seront appelés véhicules de société ou voitures de société* ». Mais, en note de bas de page, on lit que : « *Dans le cadre de l'enquête Indigov, nous qualifions de véhicule de société une voiture ou une camionnette mise à la disposition d'un travailleur ou d'un indépendant.* »

Pour clarifier les choses, rappelons donc que, parmi les véhicules et voitures immatriculés au nom d'une société, certains sont destinés à n'être utilisés que dans le cadre des déplacements professionnels. Ils ne sont généralement pas dédiés à un seul travailleur et sont usuellement désignés sous le vocable de véhicules ou voitures « de flotte ». D'autres véhicules immatriculés au nom d'une société sont attribués en tant qu'avantage extra-salarial à des salariés. Les employeurs paient une « cotisation de solidarité » à l'Office national de sécurité sociale (ONSS), laquelle compense partiellement l'absence de cotisation sociale due (à hauteur de 32 %) sur les salaires. Les employés ne paient pas de cotisation ONSS sur cet avantage extra-salarial mais déclarent un avantage de toute nature (ATN) sur lequel ils sont imposés. D'autres véhicules ou voitures immatriculés au nom d'une société, enfin, sont attribués à des dirigeants d'entreprise indépendants et autres catégories pour lesquelles une cotisation de solidarité n'est pas due par l'employeur mais qui déclarent l'ATN.

Ainsi, la première définition adoptée par KPMG (page 13) recouvre l'ensemble des trois catégories décrites ci-dessus tandis que la seconde (la note de bas de page) se rapporte aux deux dernières catégories, qui correspondent aux « voitures-salaires », auxquelles fait généralement référence la notion de voiture de société⁴.

3. Parc et immatriculations

A la page 28, KPMG relève que, entre 2006 et 2011, le parc total de voitures a augmenté de 8 % et que « *Par rapport aux voitures privées et aux voitures d'indépendants, la part des voitures de société a augmenté de 2 %* ». Cette manière de présenter les choses permet évidemment de ne pas mentionner explicitement que, si l'on regarde chaque catégorie de véhicules, le nombre de voitures immatriculées au nom d'une société augmentait de 22 % (+140.568 unités) tandis que le nombre de voitures privées augmentait de 5 % (+217.259) et le nombre de voitures d'indépendants de 6 % (+19.423).

³ SPF MT, Kilomètres parcourus par les véhicules belges durant l'année 2010, mars 2012, page 27 (coefficient de corrélation établi par IEW sur base des chiffres du SPF MT)

⁴ « 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. » - Cornélis et al. : Company car analysis (COCA), Rapport final, politique scientifique fédérale, avril 2007, page 15



Ainsi, malgré leur part relativement modeste dans le parc (12,8 % en 2006 et 14,5 % en 2011), les voitures immatriculées au nom d'une société parviennent à maintenir la croissance du parc automobile bien au-dessus (8 %) de la croissance des seules voitures privées (5 %). Voilà qui, en s'en tenant strictement aux faits, permet d'appréhender le phénomène de manière quelque peu différente.

Quand il s'agit de parler immatriculations (pages 28 et 29), KPMG s'en tient cette fois à l'évolution par catégorie pour souligner que, tandis que les immatriculations annuelles de voitures neuves au nom de personnes privées ou d'indépendants augmentaient respectivement de 10% et 21%, celles au nom de sociétés diminuaient de 7,3%. Le contexte de morosité économique a en fait incité les entreprises à se rabattre sur le marché de l'occasion. Ce qui a, en créant une tension sur celui-ci, induit le phénomène inverse chez les particuliers qui se sont rabattus sur le marché du neuf. A noter que, bizarrement, alors que les chiffres du parc se rapportent aux années 2006 à 2011, ceux des immatriculations se limitent à la période 2006 à 2010...

4. Âge des véhicules

KPMG affirme (page 7) : « Certes, les voitures de société sont plus grandes mais presque 4 ans plus jeunes que les voitures privées. Elles sont donc, en moyenne, plus économes en carburant et plus respectueuses de l'environnement (puisque répondant à des normes européennes plus strictes) que les voitures privées. »

Ou encore (page 20) : « L'âge d'un véhicule joue un rôle important sur le plan environnemental. Les véhicules plus récents respectent des normes européennes plus strictes. Ils sont en outre plus économes et écologiques que les véhicules plus anciens grâce à la technologie améliorée de leurs moteurs. »

Il s'agit là d'un vieux raccourci régulièrement emprunté par le secteur automobile qui :

- ne prend en compte que l'utilisation de la voiture et non son cycle de vie complet (remplacer les véhicules plus souvent, c'est en construire plus, et l'impact de la construction est tout sauf négligeable) ;
- considère qu'une voiture neuve est de facto plus économe en carburant. Cela peut être vrai à véhicule et motorisation équivalents ; mais les voitures de société (au sens où nous l'entendons de voitures salaires), en moyenne plus « prestigieuses », plus équipées, plus lourdes, sont également plus consommatrices de carburant, donc plus polluantes que les voitures privées (selon les chiffres de la FEBIAC, les voitures de société neuves immatriculées en 2010 (au sens de voitures salaires) émettaient en moyenne 146,8 gCO₂/km contre 129,7 pour les voitures immatriculées par des particuliers⁵...) ;
- n'intègre pas le fait que les motorisations plus modernes émettent parfois davantage de particules fines (en nombre) que les motorisations anciennes, du fait d'une meilleure combustion, et ne peuvent dès lors pas être qualifiées de « plus propres », même si elles respectent une norme Euro plus récente (les normes fixant actuellement une limite pour la masse de particules émises, et non pour leur nombre).

⁵ Statistiques FEBIAC



Par ailleurs, le raisonnement relatif à l'âge des voitures s'arrête un peu tôt. KPMG souligne que les voitures de société sont plus neuves et consomment majoritairement du diesel du fait notamment de la stratégie de revente sur le marché de l'occasion. Il est reproché par ailleurs aux particuliers d'acheter beaucoup de véhicules plus âgés, sur le marché de l'occasion.... Cherchez l'erreur : sans marché d'occasion, la stratégie de renouvellement rapide ne tiendrait pas !

5. Segmentation et motorisation

A la page 24, dans la partie « situation générale », on passe très vite sur la délicate question de la segmentation du parc pour y revenir de manière un peu plus détaillée aux pages 32 à 34 dans la partie « tendances ». Le choix de la segmentation étonne a priori et n'est pas sans poser question. Généralement, en Europe, les voitures sont segmentées sur un continuum allant de « minis » à « berlines de luxe » en passant par « citadines », « compactes », « familiales » et « routières » (les appellations pouvant cependant varier quelque peu). KPMG a opté pour une segmentation « hybride » : d'une part, trois segments par taille (« petites », « moyennes », « grosses »), d'autre part, quatre segments par type (« sportive », « ultra sportive », « camionnette dérivée », « SUV »). Cette approche ne participe pas à clarifier les termes du débat.

Par ailleurs, la définition choisie (voiture de société = voiture immatriculée au nom d'une société) permet de regrouper sous un même vocable des réalités très différentes : les petites voitures de flotte (non attachées à un travailleur et utilisées uniquement dans le cadre des déplacements professionnels) n'ont évidemment rien de commun avec les voitures salaires souvent plus prestigieuses et d'autant plus prestigieuses que le salaire est élevé.

Le long développement sur les SUV (on a observé un mouvement des segments « petites » et « moyennes » vers les « SUV », surtout les SUV moyens (on introduit ici un sous-segment)) met le focus ailleurs que sur le cœur de la caractéristique des voitures salaires : la surreprésentation des grandes voitures (24 % des immatriculations en 2006 et en 2011).

Sur le plan de la motorisation, il est souligné page 31 que « *les moteurs diesel affichent une plus forte hausse parmi les voitures privées que parmi les voitures de société.* » On évoque tout de même, mais sans s'y attarder, que, comme 82 % des voitures de société étaient déjà diesel en 2006 (contre 48 % pour les privées), la marge d'augmentation était plus réduite pour les premières.

6. Kilométrage

Selon KPMG, les kilométrages moyens des voitures de société étaient, en 2011, de 25.268 pour une moyenne de 15.996 sur le parc automobile belge (page 18).

Or, l'étude universitaire PROMOCO⁶ chiffrait en 2009 à 32.500 le nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par les voitures de société (entendues ici au sens conventionnel de voitures-salaires) et le SPFMT chiffre à 15.649 le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par une voiture belge en 2010⁷. Il semble donc que le kilométrage moyen ait fortement augmenté entre 2010 et 2011 (plus de 300 km) ce qui ne s'était plus vu depuis l'évolution spectaculaire entre 2006 et 2007 (+ 700 km). Si cette évolution est identique pour les voitures de société et compte tenu des

⁶ Castaigne et al. : Professional mobility and company car ownership (PROMOCO), Science for a sustainable development, 2009, page 49

⁷ SPF MT, op. cit., page 4



chiffres de PROMOCO, ceci conforte l'impression selon laquelle le kilométrage des voitures de société est vraisemblablement très fortement sous-estimé dans le document de KPMG.

« Il convient de nuancer la diversité de ces moyennes kilométriques : la moyenne plus élevée du kilométrage pour les voitures de société peut notamment s'expliquer par le fait que les conducteurs sont généralement des personnes professionnellement actives qui effectuent chaque jour des trajets domicile-travail et professionnels, de sorte qu'ils parcourent en toute logique davantage de kilomètres que les non-actifs. Cette explication est confirmée par diverses enquêtes relatives à la mobilité ». Telle est (page 19) l'analyse de KPMG qui ne cite qu'une référence (les enquêtes OVG Vlaanderen⁸). Si l'on ne peut qu'adhérer à cette analyse, on a plus de mal à suivre KPMG lorsqu'il ajoute (page 20) : « L'enquête Indigov démontre qu'un travailleur disposant d'un véhicule de société ne parcourt qu'un peu plus de kilomètres par an qu'un travailleur ayant un véhicule privé. » Car les chiffres issus des études indépendantes sont tout différents : l'étude PROMOCO⁹ établit que 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 société. Indigov, sur lequel s'appuie KPMG, chiffre la différence à 738 km...

Un autre indice nous fait supposer que cette différence est très fortement sous-évaluée. Le kilométrage moyen d'une voiture diesel belge de deux ans est de 24.501 km pour 23.270 en Wallonie, 24.311 en Flandre, et 28.159 à Bruxelles. Selon le SPF MT, l'importance du chiffre bruxellois est « lié à la proportion relativement plus grande de voitures de société (33 %) ¹⁰ ».

Page 19, à propos de l'enquête menée par Indigov, KPMG avance : « cette enquête a fait ressortir que le kilométrage moyen des personnes professionnellement actives disposant d'un véhicule privé (28.858 km) n'est que légèrement inférieur à celui des travailleurs disposant d'un véhicule de société (29.596 km). Ce chiffre est encore inférieur chez les indépendants (26.461 km). » Quel est le kilométrage, finalement si, quelques lignes plus haut (page 18), le chiffre de 25.268 km est cité pour les voitures de société ?

Si l'on croise cette information avec celle donnée à la figure 61 (page 90), selon laquelle les parts des déplacements privés, domicile-travail et purement professionnels des personnes actives sans voiture de société sont respectivement de 40 %, 55 % et 5 % tandis qu'ils sont de 28 %, 40 % et 32 % pour les personnes actives avec voiture de société, il apparaît que les déplacements privés des actifs sans voiture de société (11.543 km) seraient plus importants que ceux des actifs avec voiture de société (8.287 km). Sachant que nombre de ces derniers jouissent d'une carte carburant qui, dans les faits, leur permet de rouler gratuitement, ces chiffres sont en complète contradiction avec toutes les études comportementales. C'est également en contradiction avec cette affirmation de KPMG à propos des voitures de société (page 100) : « les voitures de société font sans doute aussi proportionnellement plus souvent appel à ces services de mobilité (stations-services, services de dépannage et d'assistance, car wash, etc.) ». On voit mal pourquoi passer plus souvent à la pompe (avec des voitures globalement plus grosses, dont les réservoirs sont plus volumineux donc) si l'on ne roule (presque) pas plus que les voitures privées... Sauf à supposer que l'on consomme beaucoup plus de carburant – et que, dès lors, on pollue plus.

⁸ Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

⁹ Castaigne et al., op. cit., page 69

¹⁰ SPF MT, op. cit., page 21



7. Environnement

KPMG présente les chiffres relatifs aux parcs de voitures. Ainsi (page 35) : « *la moyenne des émissions de CO₂ par les voitures privées a diminué un peu plus vite (-14 g/km) que celle des voitures de société (-12 g/km)* ». Il serait intéressant également d'évoquer les émissions de CO₂ des voitures neuves : comme rappelé ci-dessus, les particuliers achètent des véhicules bien moins émetteurs (129,7 g/km en 2010) que les sociétés (146,8 g/km en 2010) et cette tendance s'accroît avec le temps. Les chiffres des immatriculations sont donnés page 89 : « *la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves (tous types d'immatriculation confondus) est encore inférieure : fin juin 2011, elle s'élevait à 130 g/km. Les voitures privées affichaient le meilleur résultat avec 126 g/km, suivies par les voitures de société LO¹¹ (128 g/km). Les nouvelles voitures d'indépendants et de société non-LO rejetaient respectivement 134 et 143 g/km de CO₂* ».

8. Sécurité routière

Page 8, KPMG souligne que : « *En chiffres absolus, les conducteurs de véhicules de société commettent davantage d'infractions et sont plus souvent impliqués dans des accidents de la circulation que les conducteurs de véhicules privés. Par kilomètre parcouru, la proportion est néanmoins inverse.* » Ceci est réaffirmé page 88 : « *par 10.000 kilomètres parcourus, les personnes exerçant une activité professionnelle avec un véhicule de société enregistrent moins d'accidents en tort.* »

Ceci ne signifie pas grand-chose, car il n'est nulle part fait mention de la gravité des accidents. En effet, l'indicateur du nombre d'accidents n'est pas pertinent si l'on ne différencie pas ceux-ci en fonction de leur gravité : un rétroviseur brisé n'équivaut pas à la perte d'une vie humaine !

Par ailleurs, KPMG sous-entend que le pourcentage d'accidents dans lesquels sont impliqués les conducteurs de voitures de société est surévalué, le nombre total d'accidents étant sous-évalué du fait du comportement des conducteurs de véhicules privés. Selon KPMG, la non déclaration des accidents sans dégâts corporels serait principalement le fait des conducteurs de voitures privées (page 87) : « *concernant les particuliers, afin d'éviter une augmentation de leur prime d'assurance (en cas d'accident en tort), ils optent en effet parfois pour un accord à l'amiable, ne réparent pas toujours et réparent parfois eux-mêmes.* » Or, le même raisonnement peut bien évidemment s'appliquer aux conducteurs de voitures de société, l'enjeu étant alors de ne pas payer la franchise associée à l'omnium et conduisant à faire réparer les dégâts à ses propres frais.

9. Aspects sociaux

« *Les véhicules de société ne sont pas l'apanage des personnes avec un haut niveau de formation. Ainsi, 15 % des personnes actives professionnellement avec un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur disposent d'un véhicule de société* » souligne KPMG (page 50). Ce chiffre confirme en effet que les voitures de société ne sont pas une exclusivité des personnes les plus diplômées. Personne, au demeurant, ne soutient qu'il s'agit d'une exclusivité. Ce qui n'empêche pas que les bénéficiaires de voitures de société sont majoritairement des personnes ayant un haut niveau de formation. En effet, comme souligné par le Conseil supérieur

¹¹ LO : leasing opérationnel



des Finances, les voitures de société constituent un avantage concentré dans le haut de l'échelle des revenus¹², et une corrélation forte existe entre revenus et niveau de formation.

Ce point est d'ailleurs confirmé par ... la méthodologie suivie par Indigov, dont l'enquête sert de base au document de KPMG. En effet, à l'annexe 2, il est indiqué que le profil du conducteur de voiture de société a été déterminé en prenant en compte « *le sexe, l'âge, le diplôme le plus élevé et le profil de fonction* ».

La figure 32 (page 43) confirme que les véhicules de société sont surreprésentés dans les tranches supérieures de revenus (au-delà de 2.000 euros nets par mois), ce qui est conforme aux données issues de l'enquête ménage en Flandre OVG 4¹³ selon lesquelles on retrouve respectivement 23,4 % et 24,4 % des voitures de société dans les tranches de revenus nets de 4.001 à 5.000 et de plus de 5.000 euros.

Page 50, KPMG martèle que : « *Enfin, nous constatons qu'une voiture/camionnette de société n'est pas mise à disposition gratuitement. Une écrasante majorité de travailleurs sont imposés sur un avantage de toute nature, paient une propre contribution, ou une combinaison des deux alternatives précédentes.* » L'approche est tout à la fois classique et très efficace : il s'agit de répondre à une prétendue objection de la partie adverse (en l'occurrence, les « adversaires de la voiture de société » qui soutiendraient que celles-ci sont gratuites pour les travailleurs qui en bénéficient). Ceux qui interrogent le système des voitures de société relèvent deux faits : (1) la modalité de calcul de l'avantage de toute nature est telle que cet avantage est largement sous-estimé et (2) les cotisations ONSS ne sont pas dues (employés) ou sont très réduites (employeur) par rapport à celles dues sur un salaire. Le Conseil supérieur des Finances a dénoncé cet état de fait : « *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*¹⁴. »

10. Fiscalité

L'approche adoptée par KPMG sur le plan fiscal s'apparente à la vieille technique consistant à « noyer le poisson » : « *En étendant cette comparaison internationale aux charges (para)fiscales d'une enveloppe salariale concrète (incluant la voiture de société), l'on constate que la Belgique applique le coin salarial « relatif » - c'est-à-dire la différence entre la charge salariale brute pour l'employeur et le salaire net pour le travailleur, exprimée en % du coût salarial total - le plus élevé de tous les pays* » (page 8).

KPMG dénonce aussi avec véhémence la modification du calcul de l'ATN entrée en vigueur au premier janvier 2012 : « *Une augmentation substantielle de l'avantage de toute nature lié à la voiture de société réduit encore le salaire net du travailleur belge concerné* » (page 8). Ce « substantielle » doit être relativisé : pour la voiture de société « moyenne » (diesel, 145 g CO₂/km,

¹² Conseil supérieur des Finances, section « fiscalité et parafiscalité » : La politique fiscale et l'environnement, septembre 2009, pages 10 et 127

¹³ Vlaamse overheid, département Mobiliteit en Openbare Werken : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) 4.1, september 2008 – september 2009, Tabel 17: Verdeling van de personenwagens volgens de wijze waarop ze in het bezit gekomen zijn en netto-gezinsinkomen

¹⁴ Conseil supérieur des Finances, op. cit., page 134



28.000 euros), l'ATN déclaré passe de 180 (ancien système) à 210 euros (nouveau système) par mois. Soit, au taux marginal d'imposition de 47 %, une différence de taxe de 14 euros mensuels¹⁵ !

Dans les pages 61 à 72, KPMG développe une comparaison entre les « charges » (para)fiscales appliquées en Belgique et aux Pays-Bas. Quelques remarques méthodologiques doivent être formulées :

- la comparaison est effectuée avec un véhicule précis non représentatif de la moyenne des voitures de société (moyenne pour 2010 : diesel émettant 146,8 g CO₂/km, prix moyen 28.000 euros – KPMG : 118 g/km et 19.840 euros) ;
- les calculs sont effectués avec les règles en vigueur au 31 juillet 2011, ceci car il s'agit du « *moment où les réglementations de nos pays voisins ont été confirmées par les différents bureaux de KPMG.* » C'est également un moment où ne s'appliquait pas encore la nouvelle règle de calcul de l'ATN (mentionnée « pour information » dans le document de KPMG) ; en intégrant cet élément, les conclusions du comparatif mené à la figure 48 (« *Sur la base de cet exemple (purement indicatif), la charge (para)fiscale globale liée à une voiture de société est la plus élevée en Belgique après les Pays-Bas* »¹⁶) sont tout à fait inversées : la Belgique devient le pays le moins cher...
- les calculs sont effectués avec un forfait kilométrique de 7.500 km par an (distance domicile-lieu de travail supérieure à 25 km), sans prendre en compte que, pour nombre de personnes, c'est le forfait inférieur (5.000 km par an) qui s'appliquait ;
- les frais de carburant (figure 43) sont calculés sur base d'une consommation de 3,8 l/100 km et d'un kilométrage total de 40.000 km/an tandis que les « autres taxes » (tableau 47) sont calculées avec une consommation de 4,5 l/100 km et un kilométrage de 15.000 km/an – une consommation de l'ordre de 6,5 l/100 km semble plus conforme à la réalité ;
- plus fondamentalement peut-être, la comparaison des « charges fiscales » appliquées dans différents pays aux voitures de société (que ce soit dans le chef du travailleur, de l'employeur ou des deux) a peu de signification. S'il est vrai que « *de nombreuses études confirment depuis des années que la Belgique occupe une place élevée dans les palmarès mondiaux en termes de pression fiscale sur les revenus professionnels* » (page 71), il est tout aussi vrai que la Belgique occupe une position très élevée en termes de qualité des services publics, d'accessibilité/qualité des soins de santé, etc. et que l'un ne va pas sans l'autre¹⁷. L'approche adoptée ici par KPMG relève plus de l'idéologie politique que de la fiscalité (l'utilisation des termes « pression fiscale » est révélatrice : on pourrait tout aussi bien parler de « contribution au bien public »). La vraie question fiscale, d'ailleurs soulevée

¹⁵ P. Courbe, Voitures de société : oser la réforme !, Fédération Inter-Environnement Wallonie, Namur, décembre 2011, page 63

¹⁶ La formulation utilisée dans la synthèse (page 79) est plus engagée : « *si, à titre indicatif et en nous basant sur un exemple concret (VW Golf), nous combinons les charges fiscales dans le chef du travailleur et de l'employeur, la taxation en Belgique dépasse celle des pays voisins (sauf les Pays-Bas, qui affichent une valeur encore plus élevée)* »

¹⁷ Il faut également tenir compte du fait que, selon Eurostat, en matière de taxes sur le travail (exprimées en pourcentage du PIB), 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) - Eurostat: Taxation trends in the European Union, European commission, 2011, pages 326 à 330



par le Conseil supérieur des Finances, est celle de la différence existant entre taxation du salaire et taxation de l'avantage de toute nature (en ce compris l'estimation de cet avantage) : c'est cette approche qui a été développée dans le dossier que la Fédération Inter-Environnement Wallonie a consacré au sujet fin 2011.

Cherchant à illustrer à quel point un « durcissement » des règles d'évaluation de l'ATN serait malvenu, KPMG développe l'analyse suivante : *« Il en ressort [de l'étude Indigov] que si l'employeur décidait de ne plus proposer de véhicule de société aux répondants (en supposant qu'une telle démarche soit compatible avec les exigences du poste et les conditions de travail), cela exercerait un impact considérable sur la rétention du personnel : une grande partie des conducteurs de véhicules de société chercheraient un emploi incluant un véhicule de société dans l'enveloppe salariale ou chercheraient un emploi plus proche de chez eux. »* Ceci appelle deux commentaires :

- dans le cadre d'une modification fiscale à l'échelle nationale (hypothèse dans laquelle s'inscrit le raisonnement), la recherche d'un employeur garantissant les avantages antérieurs est sans fondement ;
- la recherche d'un emploi plus près du domicile (ou d'un domicile plus proche de l'emploi) ne peut être que bénéfique à l'environnement (moins de pollution), à la mobilité (moins de trafic), à l'économie (moins de coûts associés aux embouteillages) et à la productivité des travailleurs (moins de fatigue due aux déplacements). Mais guère, cela est vrai, au secteur automobile...