

# 2. Les voitures de société

## De quoi s'agit-il ?

Une voiture de société peut vous être fournie par votre employeur. On distingue les voitures de société selon le fait que le travailleur peut en faire un usage privé ou non. S'il ne peut pas en faire un usage privé, il s'agit d'un outil de travail qui n'est pas considéré comme du salaire : c'est la voiture de service. Si, par contre, vous pouvez l'utiliser pour vos déplacements privés (domicile-lieu de travail et déplacements purement privés), alors cela fait partie de votre salaire au titre d'avantage en nature : la « voiture de société » est en réalité l'usage privé du véhicule mis à disposition.

La Belgique est championne d'Europe des voitures de société. Les chiffres sont variables selon les études mais toutes convergent pour estimer que leur nombre et leur variété sont largement plus importants en Belgique que dans tous les pays de l'UE.

La taxation très favorable des voitures de société y est pour beaucoup. En effet, en matière de cotisations sociales, l'employeur ne paie qu'une cotisation patronale dite de solidarité bien inférieure à celle qu'il payerait sur un salaire brut. Et le travailleur ne paie pas du tout de cotisations sociales personnelles. Fiscalement, le travailleur paie des impôts sur un avantage de toute nature calculé selon une formule bien particulière et très avantageuse.

## Qu'en penser ?

A plusieurs titres, on peut considérer les voitures de société comme un réel problème de société.

### La planète en prend un coup

Ecologiquement, l'impact des voitures de société est indéniable. Les voitures de société incitent les personnes concernées à utiliser leur véhicule privé (dont l'usage est souvent gratuit) plutôt que les transports en commun (payants). On compte que 84 à 93% des personnes disposant d'une voiture de société se rendent au travail en voiture, contre 59% de ceux qui n'en ont pas.

Une personne bénéficiant d'une voiture de société roulera 9.000 km 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) ayant sa voiture personnelle. Les voitures de société sont souvent plus « grosses » et consomment davantage de carburant par kilomètre. Leur renouvellement plus fréquent engendre un surcroît de pollution liée à la fabrication et à l'élimination en fin de

## En un coup d'œil... à la recherche de nos critères

- 
X
**Liquide et disponible ?**  
*L'avantage est conféré en nature, et pas sous forme d'argent.*

---

- 
X
**Garantie d'un revenu suffisant ?**  
*L'octroi d'une voiture de société remplace souvent une partie du salaire*

---

- 
-
**Indexé ?**  
*Cela dépend si une carte essence y est attachée ou non.*


---

- 
✓
**Négocié librement ?**  
*... mais pas toujours de façon collective.*

---

- 
X
**Contribue à la Sécu ?**  
*Très peu (cotisation de solidarité à charge de l'employeur)*

---

- 
X
**Contribue aux fonctions collectives ?**  
*Très peu (forfait fiscal beaucoup plus bas que l'avantage réel)*

---

- 
X
**«Juste» partage de la valeur ajoutée ?**


---

- 
-
**Procure un revenu stable ?**  
*La stabilité dépend des renouvellements de gamme, avec des mauvaises surprises.*

---

- 
-
**Basé sur une classification objective ?**  
*Les «car policies» sont très souvent indépendantes des systèmes de classification de fonctions.*

---

- 
X
**Egal entre les hommes et les femmes ?**  
*Les bénéficiaires sont à 35% des femmes et à 65% des hommes.*

vie des véhicules. L'usage intensif de la voiture a des répercussions en termes de congestion et de construction d'infrastructures routières, et ce, au détriment des modes de transports alternatifs comme les transports collectifs ou le vélo.

## Les plus hauts revenus favorisés

En matière d'égalité, c'est un classique de « l'effet-Matthieu », c'est-à-dire un mécanisme par lequel les plus favorisés tendent à accroître leur avantage sur les autres. En effet, les voitures de société sont très inégalement réparties. Le système des voitures de société profite essentiellement aux ménages avec de hauts revenus. A titre d'exemple, 5% des ménages flamands qui ont des revenus nets compris entre 2.000 et 3.000€ par mois ont une voiture de société tandis qu'ils sont près de 25% pour les ménages qui gagnent plus de 5.000€ nets par mois. Il va sans dire que les ménages qui ont moins de 2.000€ nets par mois n'ont presque jamais accès à un véhicule de société. La voiture de société constitue donc bien une forme de défiscalisation des hauts revenus dans le secteur privé

puisque les bénéficiaires du système parviennent à réduire de fait le taux de taxation sur leurs rémunérations. Entre les femmes et les hommes, cela constitue également une grande inégalité : les bénéficiaires sont à 35% des femmes et à 65% des hommes.

## Nuit à la collectivité

En matière de Sécurité sociale et de fiscalité, les véhicules de société sont très largement exempts de cotisations sociales et de taxes. Selon plusieurs études, le manque à gagner pour l'Etat se situe entre 2,5 et 4,5 milliards d'euros par an, soit pas moins de 60% de l'ensemble du budget du chômage ! Pour prendre un autre chiffre, chaque voiture de société est ainsi subsidiée par l'Etat à hauteur de 2.763€ par an, faisant de la Belgique le pays d'Europe où la subvention annuelle totale par voiture est la plus élevée... En outre, cet avantage n'est pas pris en considération pour le calcul de votre pension et autres prestations sociales comme les allocations de chômage ou de maladie.

# Quelques arguments...

## Privilégier le budget mobilité

Si la question de la voiture de société vient dans votre entreprise, que ce soit pour l'introduire ou pour modifier le régime en place, il peut être intéressant d'évoquer le remplacement des voitures de société par la mise en place d'un budget mobilité. On peut ainsi songer à remplacer les véhicules de société par des abonnements aux transports en commun, des vélos pliables ou électriques, des places de parking près des gares, etc. En plus de tous ces avantages, on peut aussi améliorer le salaire brut.

## Être attentif à la car policy

Si l'avantage est mis en place de toute manière, il faut être attentif à toute une série de paramètres qui doivent figurer dans une car policy : l'idée est bien de vérifier que l'avantage en nature que constitue le véhicule de société ne soit pas contrebalancé par une série de désagréments que l'employeur met à la charge de ses travailleurs. Que ce soit sur les entretiens, les assurances, le coût du carburant ou les participations personnelles, la valeur en fin de vie, il n'est pas rare de voir les employeurs tenter de faire supporter tous ces coûts indirects par le travailleur ; il gagne ainsi sur tous les tableaux. On peut songer également à veiller à ce que le véhicule ne soit pas retiré dès les premiers jours de maladie...

## Choisir la bonne voiture

Sur la gamme de véhicules, il est important, à partir du moment où c'est un élément du salaire, que vous ayez votre mot à dire comme travailleur et qu'une réelle concertation soit mise en place sur le sujet. On peut ainsi songer à choisir des véhicules moins polluants,

par exemple des véhicules électriques ou hybrides ou des véhicules ayant un impact social, par exemple parce que leur construction crée de l'emploi en Belgique ou que le constructeur est réellement attentif à la concertation sociale dans l'entreprise. Il faut également être attentif aux réels besoins privés des travailleurs qui bénéficieraient de cet avantage : rien ne sert d'octroyer des Mini ou des Smart si les travailleurs en question ont plutôt besoin de voitures familiales. Enfin, à partir du moment où des véhicules sont octroyés, les changements de gamme peuvent être l'occasion pour l'employeur de diminuer l'avantage en proposant des modèles moins onéreux... Or, si c'est bien du salaire, il ne peut diminuer les avantages unilatéralement !

## Tenir compte de l'avantage réel en cas de rupture de contrat

En cas de rupture du contrat, si l'employeur paie une indemnité et retire la voiture de société simultanément, il doit tenir compte de l'avantage réel... et non pas de l'avantage tel qu'il est calculé fiscalement. L'avantage réel est souvent (beaucoup) plus important. Le principe d'évaluation généralement posé est que l'avantage consistant dans l'usage à des fins privées d'un véhicule de société ne doit pas être évalué par rapport à la charge qu'il impose à l'employeur, mais par rapport à l'économie qu'il représente effectivement pour le travailleur ! Cet avantage fait régulièrement l'objet de litiges devant les tribunaux. Quelques exemples (salaire mensuel) : 500€ pour une Mercedes 220 CDI, 350€ pour une Audi A2, avec carte essence ou 150€ pour une Peugeot 207 Sport Pack 90 CV. Si le travailleur payait une participation mensuelle, elle doit être déduite de cet avantage. Vérifiez bien !