

Les voitures de société électriques

La réponse à toutes vos questions
sur l'électrification du parc automobile



Brochure pour les militants



Table des matières

Abréviations utilisées dans cette brochure	3
Introduction	4
Informations générales	6
Notions de base	6
Questions fréquentes sur les voitures de société	6
Car Policy	8
Questions fréquentes sur les <i>car policies</i>	8
Plans cafétaria (et voitures cafétaria)	10
Risques	10
Questions fréquentes sur les plans cafétaria	11
Feuille de route: discussion autour des plans cafétaria	12
Les voitures de société électriques	14
Green Car Policy - Le règlement automobile pour voitures électriques	14
Le Total cost of ownership: Qu'est-ce que c'est?	14
Questions fréquentes sur le TCO	14
Solutions et frais de chargement	17
Questions fréquentes sur le rechargement des VE	17
L'avantage toute nature (ATN) et les déductions fiscales après 2026	21
Modifications fiscales et leurs conséquences (2020-2021)	21
Nouvelle déduction fiscale (2023-2031)	22
Le coefficient de CO ₂ (et comment il peut faire perdre ou gagner de l'argent)	22
Conclusion	23
Le budget mobilité (BM)	24
Questions fréquentes sur le budget mobilité	24





Climat	26
La voiture électrique est-elle plus écologique?	26
Mythe 1: Pour le climat, les véhicules électriques sont pires que les voitures thermiques en raison de la fabrication de la batterie.	26
Mythe 2: Pour le climat, les VE sont pires que les ICE à cause des émissions générées par la production de l'énergie nécessaire pour rouler.	27
Mythe 3: Les voitures hybrides rechargeables sont écologiques	27
Le succès grandissant des voitures de société électriques	28
Quel véhicule électrique choisir?	30
Questions fréquentes sur le choix du véhicule électrique	30
Pour conclure - Trucs et astuces	31
À faire et à ne pas faire	31
Liens intéressants	32
D'autres questions?	32

Abréviations utilisées dans cette brochure

CPO: Charge Point Operator

VE: Véhicule électrique

FAQ: Foire aux questions

ICE: Internal Combustion Engine - Voitures à moteur à combustion

BM: Budget mobilité

OCPP: Open Charge Point Protocol

TCO: Total Cost of Ownership – Coût total de possession d'une voiture

ATN: Avantage toute nature

Colophon

«Les voitures électriques: La réponse à toutes vos questions sur l'électrification du parc automobile» est une publication de la CSC.

Mois de publication: Mai 2023

Rédaction: Fien Vandamme – Véronique Thirifays
Avec l'aide et contributions de: ACV Puls, la cellule Mobilité FEC-CSC.

Mise en forme: Patricia Martin

Photos: © Shutterstock

Éditeur responsable: Dominique Leyon,
Chaussée de Haecht 579, 1030 Schaerbeek

Pour plus d'informations: mobilite@acv-csc.be

Le contenu de cette publication s'entend aussi bien au féminin qu'au masculin.

Introduction

Le paysage de la mobilité change depuis toujours. La façon dont l'humain se déplace évolue en fonction des transformations de la société. Certaines inventions résistent à l'épreuve du temps, et constituent encore aujourd'hui nos méthodes de transport les plus importantes: le train, le tram, le bus, le vélo... D'autres formes de transport de passagers connaissent un court moment de gloire, puis disparaissent de la mémoire collective. Alors que, pendant des siècles, le cheval et le charriot étaient la norme, nous disposons actuellement d'un choix bien plus large pour se déplacer. Cela concerne également nos déplacements entre notre domicile et notre lieu de travail. Un des derniers développements – **la voiture électrique** – connaît d'ailleurs actuellement un tel engouement que la production n'arrive pas à suivre la demande.

Ces changements génèrent beaucoup de questions. Passer à l'électrique peut être utile pour la réduction de gaz à effet de serre, mais il n'en reste pas moins que cette technologie exerce toute une série de contraintes environnementales. Le moteur électrique n'est pas neutre dans la pression qu'il exerce sur l'environnement...

Le transport est le seul secteur à avoir enregistré en Europe une hausse d'émissions de CO₂ au cours des trente dernières années. C'est dire que les transports font l'objet d'une attention spéciale au sein des politiques climatiques actuelles. À elles seules, les voitures particulières, couplées aux véhicules utilitaires légers, sont responsables de 16,3 % du CO₂ émis par l'Union européenne en 2019. À cela, il faut ajouter les émissions de polluants atmosphériques (oxyde d'azote et particules fines), dont la forte concentration, en milieu urbain notamment, est à l'origine d'une série de maladies respiratoires et cardio-vasculaires.

L'Union européenne souhaite dès lors pousser le secteur à fournir les efforts nécessaires afin qu'il contribue, à sa juste mesure, à l'objectif global de neutralité carbone que l'Europe s'est fixé pour 2050.

La Commission européenne a décidé que pour 2035, acheter une nouvelle automobile à moteur thermique ne sera plus possible à l'intérieur du marché unique.

En matière de concertation sociale en entreprise, quels sont les droits des travailleurs? Qu'en est-il de la recharge à domicile d'une voiture de société? Un employeur a-t-il le droit de passer à l'électrique sans consulter ses travailleurs? Quelles sont vos alternatives si vous préférez renoncer à la voiture de société? Partout en Belgique, ce sont ces questions que se posent et/ou se poseront les entreprises et les institutions.

La législation en matière de mobilité, et particulièrement celle relative aux voitures de société, ne cesse de changer. Puisque bientôt les voitures électriques seront fiscalement bien plus intéressantes, nombreuses sont les politiques automobiles (car policies) qui sont déjà «électrifiées» ou «écologisées». Comme syndicat, la CSC a la tâche et la responsabilité de partager les expériences en la matière, et de répondre aux questions pertinentes. Cette brochure a pour objectif de soutenir les militants et permanents qui sont confrontés à ce nouveau thème. Elle constitue un document vivant, auquel pourront être ajoutés, au besoin, de nouvelles questions, remarques et développements. Les nouvelles questions peuvent être envoyées à mobilite@acv-csc.be, et le document sera adapté sur le site web.

Mais ne perdons pas de vue l'aspect de durabilité de l'électrification de la flotte. Certains prétendent que la voiture électrique ne serait pas bénéfique pour le cli-

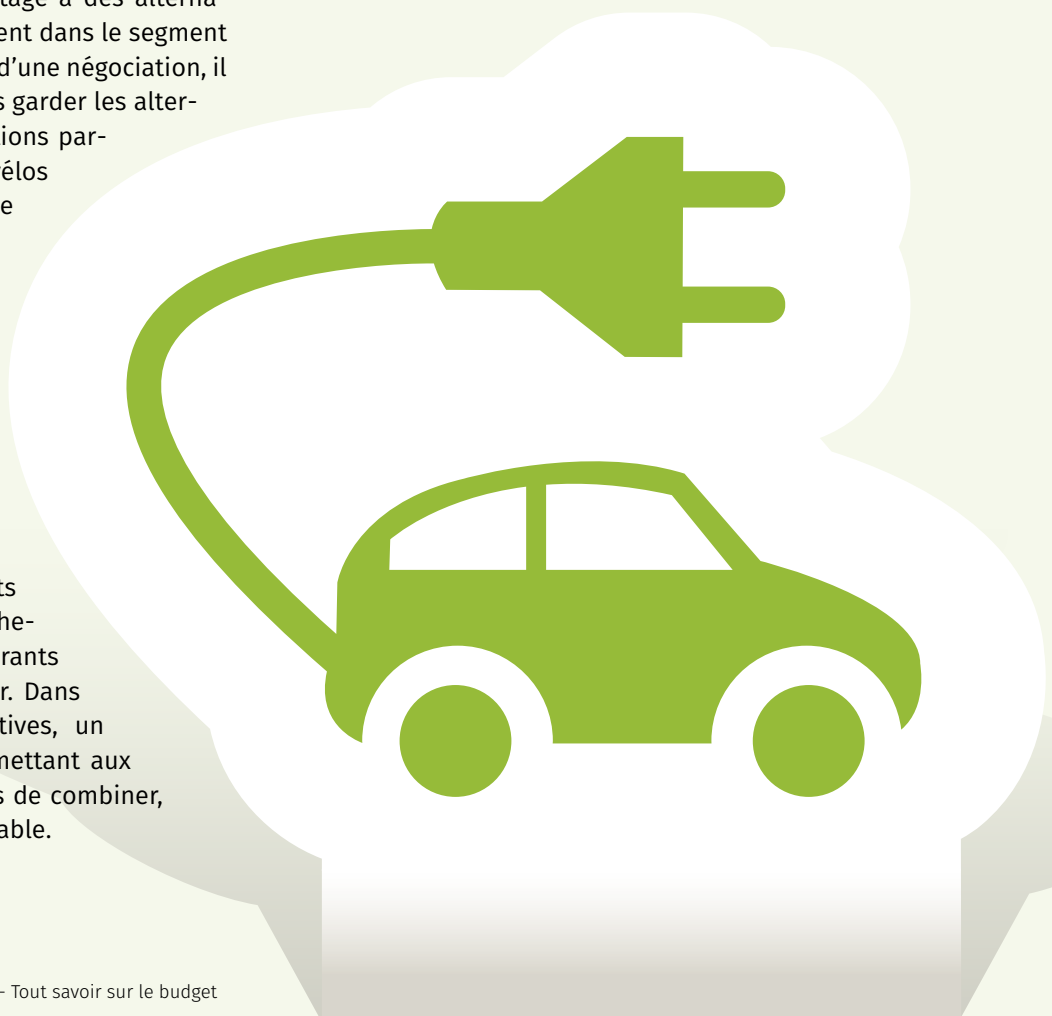




mat, mais est-ce exact? C'est un des mythes que nous aborderons dans cette brochure.

Au final, la question du climat nécessitera plus que le simple remplacement des moteurs à combustion par des moteurs électriques.

Dans le contexte sociopolitique et économique actuel, les travailleurs se posent des questions – pas seulement sur la voiture électrique, mais sur toutes leurs possibilités de transport. «Sa majesté la voiture» pèse lourdement sur le budget du ménage. Beaucoup réfléchissent par conséquent davantage à des alternatives. Cela sera abordé succinctement dans le segment consacré au budget mobilité¹. Lors d'une négociation, il est toutefois important de toujours garder les alternatives à l'esprit, comme les solutions partagées (voitures, trottinettes et vélos en libre-service), les banques de données pour le covoiturage, le transport en commun, les vélos (en leasing), etc. Une offre de mobilité durable ne se limite pas à la seule car policy. Les prix énergétiques augmentent, les temps d'attente pour les voitures s'allongent, l'avantage toute nature (ATN) évolue. Les enjeux écologiques, sociaux et économiques dus aux changements climatiques (réchauffement, sécheresse, inondations) sont prépondérants dans les choix de mobilité à venir. Dans la recherche de bonnes alternatives, un large éventail de possibilités permettant aux travailleurs de trouver des moyens de combiner, serait donc d'une aide non négligeable.



¹ Pour plus d'information : Rise - Ressources - Tout savoir sur le budget mobilité

Informations générales

Notions de base

Quelles sont les voitures de société concernées?

Avant d'aborder le problème des voitures de société électriques (terme qui sera systématiquement utilisé dans ce qui suit), il est indiqué de préciser quelques notions de base.

Quelles que soient leurs implications écologiques et sociales, au niveau (para)fiscal, les voitures de société constituent un avantage majeur pour les travailleurs – et surtout, bien sûr, pour l'employeur.

Toutefois, il est nécessaire de rappeler que lors de son dernier Congrès national, en 2019, la CSC dénonçait le recours inconditionnel à la négociation des voitures de société (ligne de force 21 - «Dans les limites de la planète»). En effet, l'ATN que représente les voitures de société est incohérent avec une politique plus neutre en carbone, principalement en termes d'environnement et de mobilité. La voiture est encore largement soutenue dans le paquet salarial comme moyen de transport. En Belgique, les voitures de société coûtent à elles seules environ deux milliards d'euros par an à l'État (et donc à la collectivité), ce qui leur confère un caractère inégalitaire.

Il est dès lors important de se pencher sur la signification de certains termes spécifiques. Le législateur ne parlera jamais de *voiture-salaire*, puisque ce n'est pas un concept officiel. D'un point de vue légal, n'importe quelle voiture que l'employeur met à disposition du travailleur pendant ou après le temps de travail est considérée comme une voiture de société. Mais ce terme générique génère hélas beaucoup de confusion. Il est dès lors utile de préciser de quel type de voiture de société il s'agit.

D'une part, il y a la voiture de société comme outil de travail. La loi sur les contrats de travail dispose en effet que l'employeur «a l'obligation de mettre à la disposition du travailleur l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail» (Art. 20). Nombreux sont les travailleurs obligés de se déplacer

dans le cadre de leur travail. Une voiture de société peut alors être prévue pour ces déplacements professionnels. Une voiture qui ne sert qu'à un usage professionnel et qui est mise à disposition par l'employeur est une «voiture de société pure».

Mais dans beaucoup d'autres cas, la voiture peut aussi être utilisée pour des fins personnelles: déplacements entre le domicile et le lieu de travail, déplacements purement privés, et pas uniquement professionnels. Quand un travailleur bénéficie de cet avantage qu'est l'utilisation pour des fins personnelles, on parle alors d'un **avantage en nature**, ou plus récemment d'un **avantage toute nature**, qui a des conséquences en matière de droit du travail et (para)fiscal. Comme, dans ce cas précis, la voiture de société est considérée comme un avantage salarial, on parle communément de *voiture-salaire*. **Cette brochure se concentrera sur ce type de voiture de société.**

Questions fréquentes sur les voitures de société

Alors que la voiture de société est un avantage intéressant au niveau (para)fiscal, on en fait abstraction pour le calcul de plusieurs autres droits. Cette matière pouvant se révéler complexe, voici quelques-unes des réponses aux questions les plus fréquentes à ce sujet².

> Ma voiture de société compte-t-elle pour mes droits en matière de sécurité sociale?

Dans le cas d'une voiture de société, le travailleur acquiert des droits en matière de sécurité sociale sur base du salaire brut. La voiture de société n'en fait pas partie, étant donné qu'on ne paie pas de cotisations sociales ordinaires sur ces voitures qui, par conséquent, ne sont pas prises en compte pour l'acquisition de droits en matière de sécurité sociale (comme la pension). Cela vaut également pour les droits extralégaux en matière de sécurité sociale (comme la pension complémentaire).

² Vous avez une question qui ne figure pas dans cette liste ou dans les FAQ suivantes? Envoyez-la à mobilite@acv-csc.be. Vous nous aiderez ainsi à garder cette brochure complète et actualisée.





> En cas d'indexation, entre autres, ma voiture de société est-elle prise en compte?

Le fait d'avoir droit ou non à une voiture de société ne compte pas pour l'indexation du salaire mensuel (ni pour le calcul de la prime de fin d'année, le double pécule de vacances, etc.). On ne tiendra dès lors pas compte de la valeur de cet avantage dans le package salarial. Le budget d'une voiture de société, qu'elle soit grande ou petite, chère ou pas, ne sera pas indexé.

> Est-ce qu'en cas de maladie ou pendant mes vacances, j'ai le droit d'utiliser ma voiture de société?

Si le contrat de travail est suspendu (vacances, maladie...), cela dépend de la nature de la voiture de société. Si celle-ci n'aide qu'en cas de déplacements professionnels, le travailleur ne pourra en disposer pendant cette période, puisqu'il ne livre aucune prestation professionnelle.

S'il s'agit par contre d'une voiture de société, qui constitue un avantage salarial et peut également servir à des fins privées (la voiture-salaire), le travailleur pourra en disposer tant que le salaire reste garanti. Un employé qui tombe malade, par exemple, bénéficie de 30 jours de salaire garanti, et pourra donc pendant un mois disposer de sa voiture. Mais en cas de crédit-temps à temps plein, le travailleur n'a pas droit au salaire garanti, et par conséquent pas non plus à la voiture de société. Ce principe peut s'appliquer à toutes les formes de suspension ou d'interruption d'un contrat de travail. Une dérogation est toutefois toujours possible au niveau de l'entreprise. Cela peut être mentionné dans la politique automobile (le plus courant), le contrat de travail, une CCT, ou être une coutume au sein de l'entreprise.

> Est-ce que ma voiture de société impacte mon délai de préavis si je démissionne?

En respectant en la matière le nouveau mode de calcul instauré par la loi sur le statut unique, le salaire, et par extension la voiture de société, ne jouent aucun rôle dans le calcul du délai de préavis.

> Est-ce que ma voiture de société impacte mon délai de préavis si on me licencie?

En respectant en la matière le nouveau mode de calcul instauré par la loi sur le statut unique, le salaire, et par extension la voiture de société, ne jouent aucun rôle dans le calcul du délai de préavis.

/! Si un travailleur est entré en service avant le 01/01/2014, ce calcul est plus difficile. Pour la première partie du délai de préavis, on calculera alors encore sur base du salaire annuel du travailleur. Dans ces cas, le fait d'avoir droit ou non à une voiture de société (alors considérée comme un avantage salarial) joue un rôle.

> Est-ce que je peux utiliser ma voiture de société pendant mon préavis?

Le contrat de travail reste de vigueur pendant le préavis. Par conséquent, on appliquera comme principe que tant qu'un travailleur a droit à un salaire, il a droit à sa voiture de société. Ceci vaut aussi en cas de dispense de prestations avec maintien du salaire (sauf si le travailleur et l'employeur en conviennent autrement).

> Que se passe-t-il avec ma voiture de société si je démissionne?

Contrôlez toujours si la restitution d'une voiture (de leasing) suppose le paiement d'une indemnité, selon la clause de leasing.

> Que se passe-t-il avec ma voiture de société en cas de rupture de contrat (sans préavis)?

Si le contrat de travail est rompu abruptement, le droit à la voiture de société se termine tout aussi abruptement: dans ce cas précis, il n'y aura plus de prestation de travail, et l'employeur ne paiera plus de salaire.

> Est-ce que dans le calcul de mon indemnité de rupture, on tiendra compte de ma voiture de société si je suis licencié avec effet immédiat?

L'avantage d'une voiture de société doit être intégré dans la base de calcul de l'indemnité de rupture. Il n'est toutefois pas simple d'évaluer cet avantage. En principe, «l'avantage réel» équivaut à l'économie que fait le travailleur de par le fait qu'il ne doit pas acheter de voiture. On utilise fréquemment www.moniteurautomobile.be pour calculer le réel avantage que constitue un véhicule pour le travailleur. Ce site permet en effet de retrouver le prix de revient au kilomètre d'une voiture, et donc de calculer l'économie sur base annuelle. Ce calcul est sans rapport avec la valorisation fiscale de la voiture, et est moins bien défini. Souvent, la valeur de la voiture de société sera toutefois fixée de façon forfaitaire (par exemple, 400 à 500 euros par mois).

Car Policy

La *car policy* ou «politique automobile» est un document qui centralise les règles pour l'attribution et l'usage d'une voiture de société. Cette politique n'est pas une obligation légale, bien qu'elle soit utilisée presque partout afin d'éviter les malentendus concernant l'usage des véhicules.

Il est important de conclure des accords solides sur les voitures de société, car même si l'avantage est généralement considérable, il risque également d'y avoir des frais. Il revient donc aux syndicats de préciser les choses, et de réduire les risques en concluant des accords univoques (quand c'est possible).

Questions fréquentes sur les car policies

> L'employeur a-t-il le droit de modifier unilatéralement la *car policy*?

La *car policy* est une source faible de droit. Il est en effet vrai qu'une certaine doctrine accepte la modifi-

cation unilatérale de cette politique par l'employeur, si celui-ci en informe les structures de la concertation et respecte un délai de préavis raisonnable (par exemple 6 mois).

L'employeur ne pourra en principe pas modifier unilatéralement la politique automobile si cette modification affecte l'avantage de l'utilisation à des fins personnelles de la voiture de société, puisque cela constitue un élément de la rémunération, et par conséquent une partie intégrante du contrat de travail.



Conseil: Surveillez bien les sources de droit utilisées.

Les accords concernant les voitures de société sont souvent centralisés dans une politique automobile qui n'est qu'une source de droit inférieure. Une convention d'utilisation est déjà un échelon supérieur, mais les CCT offrent la meilleure protection. Essayez donc toujours de saisir vos accords sur les voitures de société dans une source de droit supérieure. Les contrats de travail individuels ne pourront en effet en aucun cas s'écarter de ce qui est convenu dans une CCT.

Inversement, les accords conclus dans le cadre d'une politique automobile peuvent être remplacés par des éléments figurant dans un contrat de travail individuel.

> De quels arguments disposons-nous pour éviter que l'employeur modifie unilatéralement la politique automobile (*car policy*)?

Bien que la réglementation sur la concertation sociale ne mentionne pas explicitement les voitures de société, il existe plusieurs possibilités pour que ce sujet atterrisse sur la table. La formulation plus large, par exemple, des compétences de certaines structures de concertation (tant le conseil d'entreprise que la délégation syndicale), permet de trouver des ouvertures juridiques pour exiger une concertation





au sujet des voitures de société et la politique en la matière. Quand une politique relative aux voitures de société est modifiée au niveau collectif, il faudra (au moins) en informer et organiser une concertation avec le conseil d'entreprise et la délégation syndicale.

Conseil d'entreprise:

> Art. 15 de la loi portant l'organisation de l'économie & art. 9-10 de la CCT 9: pour certaines matières, l'employeur informera et consultera – explicitement quand il s'agit d'une modification dans l'organisation et les conditions de travail. Le droit à une voiture de société peut être considéré comme une telle modification.

> Art. 11 de la Loi sur les Règlements de Travail: si le règlement de travail contient des accords, le CE n'a pas que le droit à être informé et consulté mais dispose également d'un pouvoir de décision.

Délégation syndicale:

> Art. 11 et 14 de la CCT 5: la délégation syndicale a une compétence générale en matière de relations de travail et la négociation de CCT, mais a également le droit d'être informée des changements susceptibles de modifier les conditions de travail et de rémunération. Cela comprend d'éventuelles CCT sectorielles.



Conseil

L'utilisation pour des fins personnelles de la voiture de société constitue une partie de la rémunération. L'employeur n'a pas le droit de modifier unilatéralement ce type de conditions de travail essentielles et convenues. Si une modification de la politique automobile touche à l'avantage salarial convenu, elle ne sera pas légale. Il faut y être attentif.

> Si, pendant une concertation, le contenu de la politique automobile (*car policy*) est évoqué, sur quoi faut-il se concentrer?

Puisque la *car policy* n'est pas un document requis par la loi, les éléments qui peuvent y figurer sont très divers. Il peut y être précisé qui peut conduire la voiture, ou les alternatives prévues par l'employeur, comme par exemple le budget mobilité.

Ces quelques points méritent une attention particulière:

- > L'attribution des voitures de société:
 - Quelles fonctions sont éligibles?
 - Quid en cas de changement de fonction?
- > Le choix du véhicule:
 - De quels types et budgets parlons-nous?
 - S'agit-il de budgets de leasing, ou de «Total Cost of Ownership»? Quelles catégories de budget pour quelles fonctions?
 - Quelles sont les options qui peuvent être choisies?
 - Y a-t-il des options interdites ou obligatoires?
 - Existe-t-il une liste de marques et de modèles qu'on peut choisir, ou est-ce qu'il n'y a pas de restrictions si on respecte le budget?
 - Faut-il ou non choisir une voiture électrique et/ou hybride? Y a-t-il d'autres exigences en matière d'environnement?
 - Qu'est-ce le TCO/Total Cost of Ownership de ces véhicules? (voir chapitre sur le TCO)
- > Quelles sont les différentes phases de la procédure de commande?
- > L'utilisation du véhicule
 - Qui peut conduire le véhicule?
 - De quelle manière le conducteur doit-il prendre soin de sa voiture en «bon père de famille»?
- > L'entretien
 - À quelle fréquence?
 - Est-ce que l'entretien doit être fait dans un garage/ une enseigne spécifique?
- > L'attribution d'une carte carburant de recharge
 - Avez-vous droit à une carte carburant/de recharge? (voir le chapitre sur les solutions de recharge)

- Est-ce que cette carte carburant/de recharge est limitée?
 - Peut-on l'utiliser en dehors de la Belgique?
- > Que se passe-t-il avec la voiture de société en cas de suspension ou cessation du contrat de travail? (voir le chapitre sur les notions de base)
- > Dans quelle mesure l'employeur intervient-il dans les frais?
- Qu'en est-il de l'installation éventuelle d'une infrastructure de chargement chez le travailleur? (voir le chapitre sur l'infrastructure de chargement)
 - Y a-t-il une intervention dans les frais de car wash, parking, etc.?
 - Est-ce que, dans le cas d'une voiture de société électrique, les frais du chargement à domicile sont remboursés?
- > Quid des infractions au code de la route?
- > Quid en cas de sinistre?
- > Pour quelle période la voiture de société est-elle attribuée?



Conseil

La législation reste muette sur beaucoup de ces sujets, mais certains sont toutefois facilement défendables. Si l'employeur intervenait avant dans les frais de carburant, il devrait en principe aussi intervenir dans les frais de recharge d'une VE.

Plans cafétaria (et voitures cafétaria)³

Les voitures de société peuvent être un élément du régime salarial d'un employeur, mais peuvent aussi être attribuées dans le cadre d'un «plan cafétaria», qui permet au travailleur de sélectionner lui-même quelques éléments de sa rémunération tout en respectant un cadre ou un budget. C'est ce qui explique le nom, à l'instar du menu d'une cafétéria qui permet de composer son propre repas. Dans le plan cafétéria, la voiture de société est un des éléments les plus importants/populaires parmi lesquels le travailleur peut choisir. D'autres choix classiques sont le vélo (de leasing), l'abonnement SNCB, un téléphone mobile plus cher, l'épargne-pension, des jours de congé...

En principe, les plans cafétéria ne sont pas l'idéal pour notre système de sécurité sociale, car ils sont une façon de se soustraire au paiement de cotisations sociales. Voilà pourquoi la CSC n'en recommande pas la mise en place. Les avantages qu'offrent les options ne sont pas toujours aussi intéressants qu'ils ne le paraissent, et posent des problèmes juridiques. Dans un premier temps, la CSC déconseille de passer à ce type de plans et souligne l'importance de la sensibilisation des travailleurs. N'hésitez pas à prendre contact avec votre permanent syndical dans le cas où une telle proposition vous est faite.

Risques

Il est souvent difficile de bloquer l'instauration de plans cafétéria, mais cela n'empêche pas de rester attentif à des éléments cachés. Un salaire brut inférieur mais avec plus d'avantages extralégaux sur le court terme peut être très préjudiciable pour le travailleur sur le long terme. Dans le cadre d'un tel plan, choisir

³ Sur base d'une présentation de Vic Van Kerrebroeck (ACV Puls)



une voiture de société signifie souvent qu'on sacrifie une part du salaire brut. Il s'agit par exemples de primes (comme la prime de fin d'année), qui ne seront plus payées directement mais converties en budget à utiliser pour le plan. Ce salaire brut inférieur impactera certains droits salariaux dérivés.

Questions fréquentes sur les plans cafétaria

> Un plan cafétaria est-il régi par la loi?

Il n'y a pas de cadre législatif général pour les plans cafétaria, contrairement à la CCT 90, par exemple. Les règles générales s'appliquent toutefois, et l'employeur ne pourra en aucun cas décider unilatéralement de modifier les conditions de rémunération ou de travail, et devra respecter la hiérarchie des sources de droit.

> Les voitures dites «plan cafétaria» et les voitures de société sont-elles traitées différemment?

Le fisc ne fait pas ou peu de différence entre ces deux types de voitures. Bien que ce soit le travailleur qui choisira parmi les options qu'offre le plan cafétaria, d'un point de vue juridique, c'est l'employeur qui met le véhicule à disposition du travailleur. Il s'agit donc d'un avantage où, fiscalement et en matière de droit de travail, il n'y a peu ou pas de différence entre les voitures de société dans le cadre ou non d'un plan cafétaria.

Dans la pratique, nous observons toutefois qu'au sein des entreprises, les voitures dites «plan cafétaria» ne sont pas considérées comme des voitures de société ordinaires. Dans le cas de voitures de société, il est d'usage que le travailleur profite d'une carte de recharge, d'une intervention dans l'installation de l'infrastructure de recharge à son domicile, et d'un remboursement des frais de recharge. Dans le cas de voitures plan cafétaria, ces avantages, qui sont souvent considérés comme complémentaires, seront à financer par le travailleur avec son salaire brut. Les travailleurs risquent donc avec ce type de voitures d'être doublement perdants: d'une part au niveau de leur salaire brut (avec toutes les consé-

quences sociales qui s'en suivent), et d'autre part, au niveau d'avantages qui sont normalement donnés par l'employeur sans contribution du travailleur.

> Le contenu d'un plan cafétaria peut-il être en contradiction avec les barèmes?

Il faudra toujours respecter la hiérarchie des sources de droit. Les sources de droit supérieures, comme les CCT sectorielles qui définissent les barèmes ou les primes de fin d'année, devront toujours être respectées. Les sources de droits inférieures, comme celles au niveau de l'entreprise, ne pourront par conséquent jamais empiéter sur les sources supérieures. Si le budget du plan cafétaria est financé par des composantes de la rémunération, les salaires bruts ne pourront jamais être inférieurs aux salaires barémiques définis à un niveau supérieur. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, dans la pratique, les plans cafétaria ne pourront être instaurés dans certaines organisations.

> Certaines composantes de la rémunération peuvent-elles être transformées en plan cafétaria?

Dans le cadre d'un plan cafétaria, le travailleur dispose d'un budget pour financer ses choix. Mais que se passe-t-il si certaines composantes de la rémunération sont transformées ou remplacées? Il n'y a que les composantes de la rémunération qui se négocient au niveau de l'entreprise qui peuvent être transformées. Si un avantage fait partie d'une CCT d'entreprise, il faudra le renégocier. Si l'avantage fait partie d'un contrat de travail individuel, il faudra l'accord du travailleur. Le travailleur devra lui-même choisir explicitement la transformation qui vaudra pour son package salarial pour l'avenir.

> Le budget pour le plan cafétaria est-il indexé automatiquement?

Cela dépend des composantes du budget du plan cafétaria. Dans beaucoup de cas, il s'agit d'une prime de fin d'année brute transformée en budget pour le plan cafétaria. Comme cette prime de fin d'année est indexée, le budget le sera aussi. Mais

comme d'autres composantes ne sont pas indexées, l'indexation n'est pas automatique, et il faudra donc la négocier.



Conseil

Veillez à ce que vos collègues soient conscients des éléments cachés quand il s'agit de plans cafétaria - et donc de voitures dites plan cafétaria.

Exemple chiffré:

Un travailleur choisit, dans le cadre d'un plan cafétaria, d'avoir droit à une voiture de société électrique, pour un budget de 1.000 euros par mois.

Le travailleur peut choisir entre deux modèles de rémunération:

- > *Un salaire brut de 4.000 euros*
- > *Un salaire brut de 3.000 euros et 1.000 euros de budget à dépenser pour un plan cafétaria.*

Le travailleur préfère la deuxième option, et choisit dans le plan une voiture de société électrique.

Cette décision lui coûte brut:

- > *747 euros de double pécule de vacances par an*
- > *1.000 euros de prime de fin d'année par an*
- > *23,08 euros d'indemnité de maladie par journée de maladie*
- > *974,4 euros pour l'assurance groupe par an (plus ou moins)*
- > *3.466,66 euros de pension légale par an*

Feuille de route: discussion autour des plans cafétaria

Si, sur votre lieu de travail, on réfléchit à l'instauration d'un plan cafétaria, procédez avec prudence. Cette feuille de route pourra vous guider:

1. Vérifiez si, du point de vue juridique, l'employeur peut instaurer un plan cafétaria sans y associer les syndicats. Ceci dépendra des CCT existantes, de la hiérarchie des sources de droit, de l'effet des CCT malgré leur dénonciation, etc. Ce n'est pas une matière simple: demandez donc à un permanent et/ou un juriste de vous assister.
2. Informez et sensibilisez vos collègues délégués sur les (possibles) conséquences négatives d'un plan cafétaria (sur base, par exemple, de l'exemple ci-dessus).
3. Ne vous limitez pas à sensibiliser les travailleurs, mais sondez leurs souhaits, et élaborer un plan d'action syndical.

Si...

Les travailleurs sont bien informés des possibles risques d'un plan cafétaria mais s'y intéressent toujours

Et/ou

L'employeur décide d'imposer le plan cafétaria

Veillez alors à bien négocier et suivre le plan cafétaria. Veillez, par exemple, à ce que le plan cadre dans une politique salariale large, durable et précise. Est-ce que tout le monde sait sur quelle base il est rémunéré? S'agit-il d'une rémunération fixe ou variable? N'hésitez pas à contacter votre permanent.



Quand on négocie une CCT pour un plan cafétaria, il y a des points d'attention incontournables:

- Quels éléments formeront le budget? D'où vient le budget cafétaria?
- Préférez un budget «on top». Par ex. le 13^e mois, une prime, etc. C'est un salaire qui sera rajouté au salaire brut proprement dit.
- Veillez à ce qu'on ne descende jamais en-dessous des salaires brut minimum du secteur, car ce ne serait pas légal.
- Certaines CCT sectorielles ne permettent pas l'intégration du 13^e mois dans le plan cafétaria. Vérifiez bien.
- Un plan cafétaria permet de réduire les coûts. Faites en sorte que (la majorité de) ces avantages reviennent aux travailleurs.
- Essayez de négocier un plan qui n'impactera pas ou très peu le pécule de vacances, la pension complémentaire, le 13^e mois et une éventuelle indemnité de rupture.
- **Juridiquement, il n'y a pas moyen de revenir automatiquement du plan cafétaria au salaire brut. Essayez de négocier cette possibilité. Négociez donc une clause précise de possibilité de retour.**
- Il faudra assurer au maximum l'adhésion volontaire à un plan cafétaria. Les travailleurs déjà présents dans l'entreprise avant l'instauration d'un plan cafétaria sont à cet égard protégés légalement. Le plan pourrait être imposé à d'éventuels nouveaux travailleurs. Essayez de l'éviter.
- Mettez sur une codécision en matière de choix d'avantages, car cela permettrait d'avoir une mobilité durable.

Les voitures de société électriques

Green Car Policy - Le règlement automobile pour voitures électriques

Dans le cadre de la réforme fiscale, les employeurs belges vont devoir réfléchir à leurs politiques de mobilité. Comme les voitures électriques seront bientôt fiscalement beaucoup plus intéressantes, l'électrification ou le «verdissement» de nombreuses *car policy* est déjà un fait. L'introduction de véhicules électriques change considérablement les anciens accords et usages, il est donc important de les resoumettre à la concertation sociale.

Les voitures électriques peuvent être très intéressantes pour les travailleurs: facilité de conduite, durabilité, avantage toute nature réduit (voir chapitre sur l'ATN), etc. Il y a toutefois des risques à considérer et à aborder du point de vue syndical. Il est par exemple intolérable que le passage à une flotte électrique signifie une réduction des budgets automobiles. Les voitures choisies devront être équivalentes, et il faudra étudier la possibilité d'instaurer des alternatives durables, comme le budget mobilité.

Le Total cost of ownership: Qu'est-ce que c'est?

Le *Total cost of ownership* (TCO), que l'on peut traduire par «coût total de possession», est l'estimation du prix de revient total d'une voiture de société. On ne tient plus compte uniquement du prix du leasing, mais de tous les coûts liés à une voiture, y compris la fiscalité, l'entretien, et la consommation. Le budget TCO ne s'utilise pas que pour les budgets de mobilité (voir le chapitre sur les BM), mais de plus en plus aussi pour la flotte de voitures de société.

Questions fréquentes sur le TCO

> Pourquoi le TCO est-il plus intéressant que le prix du leasing ou le prix d'achat?

Les voitures électriques ne sont pas l'option la moins

coûteuse en termes de prix d'achat ou de leasing. Les moteurs à combustion restent moins chers, pour le moment. Toutefois, si on tient compte de tous les frais, les voitures électriques deviennent plus attractives. Les budgets TCO permettent donc de comparer de manière impartiale ce que coûtent réellement les voitures électriques et conventionnelles.

> Y a-t-il un mode de calcul défini pour le budget TCO?

Hélas, non. L'État fédéral réfléchit toutefois – dans le cadre du budget mobilité (voir chapitre sur le BM) – à développer une formule de calcul et la mettre à disposition. On ne sait donc pas encore si l'État lancera effectivement cette plateforme, mais s'il le fait, nous disposerons peut-être d'une méthode de calcul définie pour les budgets TCO.

À ce stade, il n'y a donc pas de formule fixe, mais nous pouvons bien sûr offrir des repères en matière de budgets TCO. Il existe en effet une réglementation relative au TCO, du moins dans le cadre du budget mobilité. La législation fédérale relative au budget mobilité stipule que le budget mobilité d'un travailleur doit correspondre au TCO de la voiture à laquelle il a droit, et qu'il se compose d'un certain nombre de paramètres:

- Le prix de revient annuel brut pour l'employeur du véhicule pour lequel le travailleur entre en ligne de compte;
- Les charges fiscales et parafiscales⁴;
- Les coûts relatifs à la voiture dans le cadre de la politique automobile (comme les frais de financement et de carburant, la cotisation de solidarité, etc.).

⁴ Attention : S'il y a des avantages liés à la voiture de société (fictive) à laquelle le travailleur a droit, ils seront déduits du budget TCO pour le budget mobilité.





> Quels sont les éléments qu'il faut intégrer dans un calcul du TCO?

Ci-dessous, vous trouverez ce que prévoit à ce stade la législation. Dans la réalité, il vaut mieux tenir compte de quatre catégories:

- Les coûts liés au véhicule
 - Prix d'achat⁵ ou de leasing
 - Valeur résiduelle en cas de revente
 - Etc.
- Les coûts de certains services
 - Financement
 - Assurance
 - Voiture de remplacement
 - Assistance
 - Réparation
 - Entretien
 - Pneus
- Les coûts énergétiques
 - Électricité, essence, diesel, GNC
 - Un point de chargement (à domicile) le cas échéant
- Les coûts liés à la fiscalité
 - TVA
 - ATN
 - Cotisations de solidarité
 - Dépenses rejetées
 - Effet fiscal (déduction)
 - Taxe sur la mise en circulation (une seule fois)
 - Taxe de circulation (annuelle)

> Pourquoi mon employeur compare-t-il plusieurs budgets TCO?

Parce qu'un calcul de TCO n'est pas l'autre. Il faut en effet inévitablement utiliser certains paramètres et hypothèses. La plupart des bureaux de consultance utilisent les mêmes paramètres, mais avec différentes

suppositions et différents points de départ. Le budget pour le travailleur peut, à cause de cet éventail de modes de calcul, être plus ou moins avantageux. Essayez donc de suivre l'évolution de cette matière, ou demandez de l'aide à votre permanent syndical ou à l'adresse mobilite@acv-csc.be.

> Pourquoi un calcul erroné du budget TCO peut-il être désavantageux pour le travailleur?

Le mode de calcul du TCO, et plus spécifiquement l'utilisation de paramètres irréalistes, peuvent être à l'origine d'une sous-estimation du budget TCO. Le choix du travailleur sera par conséquent limité. Il disposera en effet à tort d'un budget trop bas pour l'achat et l'entretien d'une voiture. Si votre entreprise décide d'attribuer des budgets TCO, regardez alors d'un œil critique la composition de ces budgets, et si les coûts n'ont pas été sous-estimés.

> Y a-t-il une incertitude financière concernant le coût réel, puisqu'au niveau fiscal on distingue TCO et Real Cost of Use?

La différence entre le TCO et la réalité provoque en effet une certaine incertitude financière. Le calcul du TCO (et les budgets qui l'ont comme base) est un calcul théorique, basé sur des prix de marché réels et certaines hypothèses. Mais l'ultime coût réel dépend de l'évolution des prix de l'énergie et des carburants, des kilomètres effectivement parcourus, etc. Cette incertitude pénalise d'une part l'employeur, qui supporte les coûts supplémentaires (le travailleur ne paie que l'ATN fixé annuellement), mais aussi le travailleur, qui n'est pas sûr ni du budget, ni du type de voiture qui y correspond. Cette incertitude peut partiellement être levée.

> Une entreprise peut bénéficier de ristournes, un individu non. Le TCO ne représente donc pas la valeur qu'a la voiture pour l'individu/l'utilisateur. Vrai ou faux?

C'est vrai. Le TCO représente le coût annuel total pour l'employeur. Un calcul de TCO correct tient compte des éventuelles remises fleet (flotte de voitures) et

⁵ Si l'employeur est propriétaire de la voiture de société, le coût de financement sera remplacé par un amortissement annuel de 20%. Il faudra alors tenir compte du prix de revient réel de la voiture de société pour l'employeur.

autres dont bénéficie l'employeur. De cette façon, le travailleur en profitera aussi, car il pourra, avec son budget, choisir un véhicule auquel il n'aurait pas eu accès sans remises.

> Quels sont les points d'attention classiques auxquels il faudra être particulièrement attentif au moment de la présentation du calcul du TCO?

- On a tendance à sous-estimer la consommation des plug-in hybrides. Il est conseillé de prévoir un facteur de correction.
- Dans les contrats avec les sociétés de leasing, on estime le nombre de kilomètres qui seront parcourus. Mais pour réduire les coûts (et avoir par conséquent un TCO plus bas), on sous-estime ce nombre, particulièrement dans le cas des voitures électriques, en argumentant que «les distances qu'on peut couvrir avec celles-ci sont moins longues». Ce n'est bien sûr pas vrai. Un autre argument de l'employeur est le télétravail, dont l'impact, bien que réel, est souvent surestimé. Quelques jours de télétravail n'impliquent rien concernant le nombre de kilomètres parcourus à des fins professionnelles ou privées. Veillez donc à ce que le nombre de kilomètres/an soit réaliste.
- Sur quelle base sont calculés les coûts énergétiques? Travaillez surtout avec les chiffres de la Commission wallonne pour l'énergie (CWAPE⁶), de Bruxelles-Gaz-Électricité (BRUGEL⁷) ou de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG⁸). Consultez-les sur le site public, afin d'estimer si les prix kWh comptés sont réalistes.
- A-t-on calculé à l'aide d'un mix logique des coûts de recharge réels à domicile/au travail/en déplacement? Ou a-t-on choisi pour la simulation quelque chose d'irréaliste, qui impacterait négativement le TCO final, comme l'option la moins chère (p.ex. 90% de recharge au travail), ou un prix de kWh fixe? Il faut

tenir compte du fait que la recharge se fera de toute évidence beaucoup à domicile.

- Pour que ce soit financièrement intéressant, les contrats de leasing pour des voitures électriques prévoient souvent des durées de 5 ans (60 mois) plutôt que 4 ans (48 mois). Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose: la voiture électrique pourra ainsi rivaliser avec les voitures traditionnelles. Mais c'est un point d'attention.

- Quel facteur de consommation utilise-t-on pour le calcul? La consommation théorique d'une voiture est invariablement inférieure à la consommation effective. Il vaut donc mieux calculer avec un facteur de consommation supérieur à 100%.

- On essaie parfois d'intégrer dans le calcul du TCO le coût de l'infrastructure de chargement de l'entreprise, mais ce n'est pas juste. Les investissements des entreprises ne peuvent pas être financés en les incorporant dans les budgets des travailleurs. Le travailleur finira par posséder le point de charge domestique, et il n'est donc pas étonnant que celui-ci fasse partie du budget automobile. Mais cela ne vaut pas pour l'infrastructure de recharge de l'entreprise. Les investissements de l'entreprise n'ont rien à voir avec le coût des véhicules.

- Demandez aussi si le budget TCO peut être utilisé pour le budget mobilité.

!Faites bien attention que ce basculement ne s'utilise pas pour réaliser des économies. On pourrait en effet créer beaucoup de nouvelles catégories de budgets TCO, qui sont en théorie inférieures aux coûts réels de mobilité d'aujourd'hui. Par exemple, le travailleur qui bénéficiait d'une indemnité vélo ou du remboursement intégral pour les transports en commun pourrait en être privé par un usage non conforme du budget mobilité. L'usage du budget TCO comme budget mobilité ne peut pas être une perte financière pour le travailleur.

6 CWAPE : La CWAPE | CWAPE
7 BRUGEL : Brugel - Home
8 CREG : Bienvenue (creg.be)





Conseil

Ne vous limitez pas à regarder d'un œil critique ce que fait l'entreprise des budgets TCO, mais voyez s'il est possible de les réévaluer régulièrement.

Même si le prix de revient d'une voiture électrique peut baisser, cela ne vaut pas pour les frais généraux, bien au contraire. Le budget TCO finit par être obsolète, et la même somme d'argent ne donnera plus accès à la même voiture - ou dans le cas d'un budget mobilité, il y aura moins de services pour la même somme d'argent. Il faut donc renégocier!

Solutions et frais de chargement

L'infrastructure de chargement est en général un point délicat quand on passe à une flotte électrique. Des décisions doivent être prises, et la loi offre peu de repères. Il faudra, en plus du prix de revient des différentes installations, étudier ce qui est pratiquement faisable pour le réseau.

Questions fréquentes sur le rechargement des VE

> Comment puis-je recharger ma voiture de société?

- Chargement à domicile;
- Chargement sur le lieu de travail;
- Chargement (rapide) public;
- Chargement à destination (p.ex. chez le client, un partenaire, etc.).

Des études montrent que la majorité des recharges (90%) sont effectuées à domicile ou au travail. 10% des recharges se font en route ou «ailleurs». Il est important de retenir ces pourcentages pour le calcul

du TCO. Si pour le calcul, on part de l'hypothèse que les travailleurs rechargent surtout au travail, c'est une erreur.

> Est-ce que mon employeur peut m'obliger à recharger surtout au travail?

L'employeur peut, dans la politique automobile, formuler une préférence quant au mix de recharge (par exemple, au moins 50% des cycles de recharge au travail), afin de réduire au maximum le TCO. Il est en effet souvent possible de recharger à un prix plus avantageux au travail. Le contrôle en est difficile, mais c'est possible. Le partenaire qui organise le chargement pour l'employeur lui envoie une facture avec un aperçu des sessions de recharge.

Mais les cas où un employeur est extrêmement exigeant quant au mix de recharge sont rares. L'employeur encourage néanmoins souvent la recharge à domicile et au travail, et déconseille la recharge publique (pour des raisons de prix).

> Qu'est-ce qu'une «carte de recharge»?

Le fonctionnement d'une carte de recharge ressemble à celui d'une carte carburant. L'employeur recherche un eMSP (e-mobility service provider) ou, en d'autres termes, un fournisseur de carte de recharge. Dans la pratique, c'est souvent la compagnie de leasing qui offre ce service, mais l'employeur a la possibilité de chercher un autre prestataire.

Bon à savoir: une carte de recharge existe aussi avec une carte carburant intégrée, ce qui peut être intéressant pour les hybrides, mais également pour les sociétés qui ont des voitures électriques, diesel et essence, et souhaitent la même carte pour tous leurs travailleurs.

> Comment se fait le remboursement de la recharge à domicile?

Les sessions de recharge à domicile sont aussi consignées via la carte de recharge. Le prestataire de service rembourse (d'habitude tous les 2 à 3 mois)

ces frais de recharge au travailleur, ou transfère la facture à l'employeur. Ce remboursement se fait sur base d'un tarif unitaire (généralement à l'aide des données de la CREG). Le montant du remboursement ne sera donc pas nécessairement le montant de la facture énergétique du travailleur.

> L'employeur est-il obligé de fournir une carte de recharge?

Oui! Si une carte carburant a été fournie pour les autres véhicules, il n'y a aucune raison pour ne pas prévoir de carte de recharge pour les VE. Il faut de toute façon une carte de recharge pour pouvoir effectuer des recharges au travail, à son domicile, etc.

> Où peut-on utiliser une carte de recharge?

Cela dépend du contrat conclu par l'employeur. Idéalement, les mêmes règles s'appliqueront que pour la carte carburant (p.ex. partout dans le Bénélux).

> Que se passe-t-il si je pars en vacances dans un endroit où ma carte de recharge n'est plus valable?

Il y a deux options: soit vous payez votre session de recharge (la plupart des bornes de recharge permettent le paiement via carte de crédit ou appli), soit vous utiliser le *split billing*⁹, auquel cas vous utiliserez pour la facilité votre carte de recharge, mais vous serez facturé via votre travail.

> Que faire si l'employeur refuse de mettre des bornes de chargement dans l'enceinte de la société?

Ce point doit être mis à l'ordre du jour d'un organe de concertation sociale (CPPT- CE), en insistant pour qu'une infrastructure de chargement soit installée. L'employeur pour argumenter que ce n'est pas nécessaire car le chargement peut être effectué ailleurs, mais comme précisé ci-dessus, 45% des recharges se font à domicile, et 45% au travail. Il faut

en tenir compte. Bien sûr, tout dépend des possibilités techniques, de la présence effective de travailleurs, du mix de recharge souhaité, des prévisions quant au développement de la part de VE dans la flotte, etc. Il faut donc étudier les possibilités dans les environs, ou encore explorer les partenariats avec les entreprises voisines.



Conseil: pas de règlement sans facilitation!

Une société qui ne souhaite pas prévoir une infrastructure ou des solutions de recharge, ne pourra imposer la voiture électrique.

> Est-ce que mon employeur doit intervenir dans les frais (d'une installation) d'un point de recharge à domicile?

C'est un point très sensible dans la discussion sur les budgets automobiles. Le cadre légal ne précise pas qui paiera cette infrastructure à domicile. Il faudra par conséquent bien négocier. Il existe en la matière trois scénarios:

- L'employeur fait installer l'infrastructure de chargement chez le travailleur via le CPO (*charge point operator*) – en passant par la société de leasing ou non - et finance le tout;
- L'employeur fait installer l'infrastructure de chargement chez le travailleur, et intervient pour un montant maximal (par exemple, 2.000 euros hors TVA);
- L'employeur n'intervient pas, et rend le travailleur responsable de l'installation.

⁹ Facturation partagée : Cette option vous permet de facturer les coûts liés à la recharge de votre véhicule avec votre borne de recharge à votre employeur.





> Quel est le montant à charge du travailleur en cas de frais supplémentaires, comme le contrôle de l'installation électrique, l'adaptation de l'installation existante, le surcoût pour la recharge rapide...?

Chaque situation est différente. Chez la plupart des travailleurs, un point de recharge pourra être installé sans que cela ne nécessite une adaptation de l'installation existante ou de gros travaux électriques. Mais cela ne sera peut-être pas le cas chez tous les travailleurs. Nous conseillons que l'employeur se charge de l'installation standard, et donc de l'installation du point de recharge, et le raccordement au réseau existant, y compris le contrôle.

> Que se passe-t-il si je ne peux pas installer de point de recharge chez moi?

Le mix de recharge de la politique automobile permet souvent la recharge publique pour les personnes qui sont dans l'impossibilité d'installer un point de recharge (appartement, maison de location...). Ainsi, les travailleurs ont la possibilité de charger tout près de chez eux.

!/ Vous n'avez pas de borne de chargement près de chez vous?

Dans le cadre du Plan de relance, la Région Wallonne relance a lancé ce 21 février 2023 un plan de déploiement de bornes de chargement accessibles au public, à raison de 6900 points de recharge pour 2030.

Pour la Région de Bruxelles, vous pouvez faire appel au facilitateur infrastructures de recharge: facilitateur.bornes@environnement.brussels¹⁰.

> Est-ce que l'installation d'un point de recharge à domicile augmente l'avantage toute nature s'il y a

¹⁰ Facilitateur infrastructures de recharge | Bruxelles Environnement - Bruxelles Environnement

une intervention de l'employeur?

Non, à condition qu'une voiture de société électrique soit également mise à disposition. Si l'employeur intervient dans l'installation d'un point de recharge à domicile pour une voiture électrique privée, c'est un ATN.

> Quel est le coût réel de l'électricité si vous installez un point de recharge chez vous?

Le prix de l'électricité varie énormément selon le contrat d'énergie du travailleur. Le prix moyen/kWh pour les contrats conclus en septembre 2022 serait de 0,70 euros/kWh, d'après les chiffres de la CREG.

> Est-ce que les frais de la recharge à domicile provoquent un ATN supplémentaire?

Non, à condition que l'employeur mette une voiture électrique de société et un point de recharge à disposition. Une circulaire du ministre Van Peteghem précise néanmoins qu'il suffit de pouvoir vérifier la consommation électrique effective pour la voiture de société mise à disposition. Quand on utilise une carte de recharge liée au travailleur, celle-ci peut être utilisée pour le point de recharge au domicile – même si l'employeur n'a pas payé ce point – et aucun ATN n'est dû pour l'électricité remboursée.

> Est-ce que mon assurance incendie risque d'être plus chère à cause du risque d'incendie accru que représente un point de recharge à domicile?

Il est conseillé de déclarer auprès de l'assureur l'installation d'un point de recharge, mais ce n'est pas une obligation. En cas de dommage, l'assureur pourra néanmoins invoquer l'obligation de déclarer tout ce qui pourrait augmenter le risque potentiel. Dans le pire des cas, l'assureur saisira l'omission de déclaration pour ne pas devoir dédommager en cas d'incendie/ dommage. À ce stade, il n'y a pas d'exemple d'assureurs qui auraient augmenté la prime à cause d'un risque accru supposé; il est donc recommandé de le déclarer.

> Je dispose déjà d'un point de recharge. Est-ce

que je peux l'utiliser pour ma nouvelle voiture de société électrique?

Les frais de recharge à domicile pourront être remboursés même si le point de recharge était déjà installé (p.ex. pour la voiture de société du conjoint), mais à condition qu'il réponde au OCPP («*open charge point protocol*»), qui permet d'enregistrer la carte de recharge du travailleur.

> La possibilité d'utilisation de la carte de recharge pour le point de recharge à domicile suppose des frais mensuels. Qui paie? L'employeur ou le travailleur?

Cela doit être défini dans la *car policy*. Certains employeurs n'interviendront que dans l'installation du point de recharge, d'autres dans tout – et donc également dans les frais d'exploitation mensuels.

> Je serai retraité bientôt, et je n'ai aucune envie de prendre une voiture électrique, car je ne veux pas installer de point de recharge chez moi. Existe-t-il la possibilité de prévoir des mesures de transition?

Ces mesures sont liées aux dispositions de la politique automobile. Il faut se demander si le collaborateur est encore éligible pour un nouveau véhicule. Si le contrat de leasing ou le droit d'usage se terminent peu avant la retraite du collaborateur, on préférera prolonger le contrat, ou donner un véhicule d'attente. Dans la plupart des cas, on n'installera plus de point de recharge.

> Faut-il intégrer les frais de recharge dans le calcul du TCO?

Idéalement, le calcul du TCO pour les voitures électriques intégrera les frais de recharge et le coût de l'infrastructure de recharge à domicile. Cela permet d'avoir une idée plus complète du coût d'une voiture pour l'organisation.

Cela ne signifie cependant pas que l'investissement dans l'infrastructure de chargement via le budget voiture est à charge du travailleur. Il vaut mieux évi-

ter d'incorporer le coût de l'infrastructure de chargement à domicile dans le budget voiture, afin de ne pas créer d'inégalité entre travailleurs. Celui qui ne peut installer de point de recharge à domicile aurait en effet un budget voiture supérieur. Quand, après une première période de leasing, on décide de garder le point de recharge à domicile, la question du budget n'est pas claire. (En principe, un point de recharge à domicile est amorti en 4 ans et/ou sur la durée du contrat de leasing, et le travailleur devient alors propriétaire du point de recharge.)



Conseil: Analyse TCO ≠ budget voiture!

Ce n'est pas parce que l'infrastructure de chargement (à domicile) est incorporée dans le calcul du TCO qu'il faudrait que le travailleur la paie. Les entreprises peuvent décider, entre autres, d'augmenter légèrement les budgets pour les voitures électriques afin d'agrandir le choix, ou de prévoir l'infrastructure de chargement pour stimuler la conduite électrique.

> Qu'en est-il de l'entretien ou des pannes du point de recharge après 4 ans?

Cela dépend également de la *car policy* de l'entreprise. Certaines politiques prévoient que les frais mensuels ou annuels d'entretien, service ou réparation restent à charge de l'employeur; dans d'autres entreprises, ces frais seront à charge du travailleur après 4 ou 5 ans (quand il devient propriétaire du point de recharge).

> Que se passe-t-il si je déménage mais que l'employeur a financé mon point de recharge?

Le travailleur sera généralement responsable pour le déplacement du point de recharge. Il est toutefois préférable de le négocier et de le préciser dans la politique automobile.





> Que se passe-t-il avec le point de recharge à domicile payé par l'employeur si celui-ci met fin au contrat de travail?

Même si, dans la plupart des cas, l'employeur décidera de ne pas le retirer (comme un «cadeau d'adieu»), il peut néanmoins, à ses frais, décider de l'enlever pour le placer chez un autre travailleur.

> Que se passe-t-il avec le point de recharge à domicile payé par l'employeur si le travailleur démissionne?

- Si le point de recharge est amorti, le travailleur en est alors devenu le propriétaire, et l'employeur le laissera en place;
- Si le point de recharge n'est pas encore amorti, l'employeur peut le laisser en place ou l'enlever;
- Si le point de recharge n'est pas encore amorti et que le travailleur souhaite le garder, il peut parfois le racheter. Il paiera alors généralement la valeur résiduelle (p.ex. si le point de charge a moins d'un an: 100%, moins de 2 ans: 75%, moins de 3 ans: 50%, moins de 4 ans: 25%).

> Existe-t-il un aperçu des bornes de chargement publiques en Belgique? Il y a des endroits où il y en a très peu.

La Wallonie a du retard par rapport à la Flandre et à Bruxelles. Il existe des cartes en ligne qui indiquent les bornes de chargement, comme par exemple l'outil «ChargeMap¹¹». Les applications de navigation, comme Google Maps, incorporent de plus en plus les bornes de chargement dans leur référencement.

L'avantage toute nature (ATN) et les déductions fiscales

Une voiture de société qui peut également être utilisée à des fins personnelles confère au travailleur un avantage imposable. Cet avantage se calcule sur base annuelle, et sera prélevé mensuellement via la fiche de salaire (281.10 ou 281.20). L'avantage toute nature est donc une cotisation mensuelle pour l'usage privé de la voiture de société. Plus d'infos à ce sujet: Voitures de société | SPF Finances (belgium.be)

Ces dernières années, de nombreux changements ont toutefois impacté cet ATN.

Modifications fiscales et leurs conséquences (2020-2021)

Les modifications au niveau fiscal récents ont fortement impacté les flottes. Depuis 2020:

- La déductibilité fiscale se fait sur base d'une formule, et non plus d'un simple tableau de déductibilité CO₂.
- L'impôt sur les sociétés est passé de 29,58% à 25%.

En 2021, d'autres modifications significatives sont observables:

- On introduit les valeurs WLTP-CO₂ qui permettent au niveau européen de mesurer l'émission de CO₂ des véhicules. Avant, on parlait de valeurs NEDC, mais elles semblaient sous-estimer l'émission réelle. Avec le nouveau système WLTP, on constate que l'émission moyenne augmente avec 25g/km (à noter qu'il ne s'agit pas d'une augmentation effective, mais d'une augmentation due à l'utilisation d'instruments et d'unités de mesure plus précis). Ce passage a eu quelques conséquences notables. La déductibilité des voitures de société a baissé en moyenne de 12,5%, et l'ATN pour les conducteurs a augmenté. Les deux se calculent en effet sur base de l'émission de CO₂ de la voiture.

11 <https://fr.chargeamap.com>

Les changements intervenus en 2020 et en 2021 impactent l'ATN, mais surtout les voitures à moteur à combustion. Le nouveau cycle WLTP de 2021 ne change rien pour les voitures électriques, puisque leur émission de CO₂ est de 0g/km - ce qui est mieux pour le travailleur.

Nouvelle déduction fiscale (2023-2031)

À partir de 2026, seules les voitures électriques pourront être déduites fiscalement. C'est pourquoi, pour les voitures thermiques, pour lesquelles la déduction fiscale diminuera graduellement (en fonction de leurs émissions de CO₂), il y aura à partir de 2023 un régime transitoire. Il n'est donc pas si illogique que les entreprises passent à l'électrique.

Aperçu pratique:

NB: ce n'est pas la date de livraison de la voiture qui est prise en compte, mais la date de la commande.

Même si cela ne sera pas détaillé ici, la même chose vaut pour les cotisations CO₂ (dites «cotisations de solidarité»), qui augmentent à peine pour les voitures électriques. La raison en est simple: la cotisation se calcule sur base de l'émission et la source d'énergie du véhicule. Ceci alors que la cotisation CO₂ pour les voitures à moteur à combustion peut être jusqu'à 5,5 fois plus élevée en 2027 qu'en 2023.

Le coefficient de CO₂ (et comment il peut faire perdre ou gagner de l'argent)

L'avantage toute nature se calcule sur base d'une formule déterminée:

Valeur catalogue x quotient date première immatriculation x durée de vie x **pourcentage CO₂*** x 6/7

Voiture électrique	Voiture thermique (mesures de transition)
Achetée avant juillet 2023: 100% déductible	Achetée avant juillet 2023: 50-100% déductible*, pour les plug-in hybrides achetées avant juillet 2023, la déductibilité fiscale des frais de carburant (essence et diesel) sera limitée à 50%.
Achetée avant le 31 décembre 2025: 100% déductible;	Achetée avant le 31 décembre 2025: limitée à 75%, 50% en 2026, 25% en 2027 et réduite à zéro en 2028
Achetée avant le 31 décembre 2026: 100% déductible;	Achetée à partir de 2026: 0% déductibilité;
Achetée à partir de 2027: 95% déductible;	Achetée à partir de 2027: 0% déductibilité;
Achetée à partir de 2028: 90% déductible;	Achetée à partir de 2028: 0% déductibilité;
Achetée à partir de 2029: 82,5% déductible;	Achetée à partir de 2029: 0% déductibilité;
Achetée à partir de 2030: 75% déductible;	Achetée à partir de 2030: 0% déductibilité;
Achetée à partir de 2031: 67,5% déductible;	Achetée à partir de 2031: 0% déductibilité;

*Que 40% de déductibilité si l'émission de CO₂ est supérieure à 200g/km





L'émission de la voiture est donc incorporée dans le calcul du montant qu'on paie mensuellement pour l'utilisation de la voiture. Quand on regarde le calcul du pourcentage de CO₂ de plus près, cela devient vraiment intéressant:

***pourcentage CO₂ = (5,5 + ((émission CO₂ de la voiture de société - CO₂ de référence) x 0,1)%)**

Le pourcentage de CO₂ (ou le coefficient CO₂) compare l'émission du véhicule à un CO₂ de référence, qui est un chiffre défini annuellement, en fonction de la moyenne des émissions de CO₂ des nouvelles voitures mises en circulation l'année précédente. Plus il y a de nouvelles voitures électriques mises en circulation l'année précédente, plus la différence entre les émissions de votre véhicule et le CO₂ de référence augmentera¹². À partir de 2026, comme seules les voitures électriques seront fiscalement déductibles, nous pouvons supposer que le CO₂ de référence diminuera énormément. Plus la différence entre les émissions effectives d'un véhicule et ce chiffre sera grande – autrement dit, plus le véhicule pollue – plus l'ATN sera élevé.



Conseil

Le passage à l'électrique fait hésiter beaucoup de travailleurs et travailleuses, mais ce biais de statu quo finira par leur coûter beaucoup d'argent. Puisque l'émission moyenne de CO₂ est un élément de la formule pour calculer l'avantage toute nature, celui-ci augmentera dans les années à venir de façon exponentielle pour les voitures à moteur à combustion.

Prenons l'exemple d'une voiture diesel avec une émission de 110g/km et un prix d'achat de 40.000 euros.

L'avantage imposable dans la situation actuelle est alors de 2.777 euros. Si la moyenne des émissions est réduite de moitié parce que la moitié des travailleurs se déplacent en voiture électrique (42g/km), l'avantage imposable s'élèvera alors à 4.217 euros. Une réduction de moitié étant vraisemblablement pessimiste, il faudra sans doute considérer une multiplication par deux de l'avantage imposable pour les voitures classiques, à cause de l'électrification de la flotte.

Il est très important que le règlement automobile soit clair quant à l'augmentation de l'avantage toute nature pour les travailleurs et travailleuses, et ce certainement à partir de 2026. En tant que délégué, il est important d'en informer vos collègues.

Conclusion

Les modifications de la législation mentionnées ci-dessus entraîneront l'accélération de l'électrification de la flotte. C'est d'ailleurs ce que montrent plusieurs modèles d'avenir. À partir de 2026, le TCO des voitures diesel et essence classiques explosera, alors que celui des voitures électriques – dont le prix d'achat est actuellement plus élevé – n'augmentera que légèrement. À long terme, le passage à l'électrique est intéressant tant pour l'employeur (grâce à la déduction fiscale plus intéressante) que pour le travailleur (un ATN plus bas). Mais n'oublions pas les autres alternatives: budget mobilité, transports en commun, vélo, etc. Il est important de ne pas considérer l'électrification de la flotte de façon isolée des autres options de transport durable.

¹² L'émission de référence pour l'année de revenus 2021 s'élevait à 102g/km (pour l'essence et le gaz) ou à 84 g/km (diesel) alors qu'en 2022 elle était tombée à respectivement 91 et 75 g/km. Ce processus avance donc très vite.

Le budget mobilité (BM)

Tous les travailleurs n'ont pas nécessairement l'envie ou le besoin d'une voiture de société. Certains la considèrent même comme une charge (ils ont déjà une voiture, n'ont pas de parking tout près, habitent à distance de marche de leur travail...). Le budget mobilité¹³ peut alors être une bonne solution.

Le BM est un budget qui équivaut au TCO d'une voiture à laquelle le travailleur pourrait en principe prétendre. C'est un budget fiscalement avantageux, qui peut être dépensé pour des options de **mobilité durable**.

Qu'est-ce que le budget mobilité?

En principe, le budget mobilité peut être réparti entre trois piliers différents:

- Pilier 1 – Le budget peut être utilisé pour le financement d'une voiture électrique ou hybride, ou une voiture à combustion émettant très peu de CO₂ (max. 95g/km).
- Pilier 2 – Le budget peut être utilisé pour une multitude de possibilités de mobilité, et même pour couvrir des frais de logement.
- Pilier 3 – Si à la fin de l'année calendrier, le travailleur n'a pas épuisé son budget, il pourra demander le paiement du solde en espèces. Celui-ci sera néanmoins diminué d'une cotisation spéciale du travailleur de 38,07% - qui permet aussi de constituer des droits sociaux, à l'exception de vacances.

Les travailleurs et travailleuses peuvent affecter librement ce budget dans les trois piliers. Si le travailleur habite dans une métropole ou possède une voiture privée, il pourra décider de ne l'affecter que dans les piliers 2 et 3. D'autres préféreront une voiture écologique, et accepteront qu'il ne reste peut-être plus

grand chose du budget. Le budget mobilité est intéressant, en d'autres termes, puisqu'il offre plusieurs possibilités au travailleur **sans que celles-ci ne cadrent dans un plan cafétaria**.

Questions fréquentes sur le budget mobilité

> Pourquoi le BM a-t-il été créé?

Le budget mobilité doit aider à réaliser des objectifs de mobilité douce permettant de combiner des moyens de transport durables, en stimulant l'utilisation des transports en commun, et en réorientant la mobilité non durable pour les déplacements domicile-travail. C'est une alternative à la voiture de société. Le budget mobilité traduit donc la volonté de contribuer au changement de mode de transports.

> Est-ce que le budget mobilité est la même chose que le «cash for car» d'avant?

Le budget mobilité est le droit de troquer une voiture de société (polluante) contre des alternatives durables. L'allocation de mobilité a été annulée le 1^{er} janvier 2021 sur une décision de la Cour constitutionnelle, saisie par la CSC, la FGTB et Inter Environnement Bruxelles (IEB). La Cour a confirmé que ce régime créait une inégalité de traitement entre les travailleurs et travailleuses.

> Est-ce que tous les travailleurs ont droit à un budget mobilité?

Seuls les travailleurs et travailleuses qui avaient déjà droit à une voiture de société ou qui, au moment de leur engagement, seraient en principe éligibles pour une voiture de société, peuvent bénéficier de ce système. Le budget mobilité est en effet calculé sur base de ce qu'on dépenserait normalement pour une voiture de société.

> Est-ce que l'employeur est obligé de prévoir un budget mobilité?

L'employeur n'est pas obligé de prévoir un budget mobilité.

¹³ Rise - Ressources - Tout savoir sur le budget mobilité - Version mise à jour au 31/12/2022





> L'employeur prétend ne pas pouvoir offrir le budget mobilité légal puisque pour l'attribution des voitures de société, il y a eu un «salary sacrifice». Est-ce correct?

Oui. Les voitures de société mises à disposition via le *salary sacrifice*, ou avantage en nature, n'entrent pas en ligne de compte. La conversion de salaire en voiture de société suppose une optimisation fiscale, et le législateur souhaite éviter une optimisation salariale encore plus importante en le transformant en budget mobilité.

> Est-ce qu'il faut tous les piliers si un employeur prévoit un budget mobilité?

L'employeur devra prévoir au moins le deuxième pilier (des moyens de transports alternatifs et durables). Il peut ainsi éviter qu'un travailleur ou une travailleuse n'ait le choix qu'entre le deuxième et le troisième pilier. Les options prévues par l'employeur dépendent de la politique de mobilité de l'entreprise.

> Est-ce que je suis obligé d'accepter le budget mobilité?

Non, un travailleur ou une travailleuse n'est pas obligé d'accepter le budget mobilité.

> Quelles sont les possibilités dans le pilier 2?

En principe, il y a beaucoup de possibilités. Notez toutefois que l'employeur n'est pas obligé de prévoir l'ensemble des possibilités, même si celles-ci sont établies légalement. Il est important de négocier un éventail aussi large que possible de possibilités d'utilisation dans le pilier 2.

- Plusieurs formes de mobilité douce: vélos (électriques), trottinettes, mobylettes électriques...;
- Les transports en commun (tant les abonnements que les billets);
- Les solutions de partage (covoiturage, voitures partagées, vélos partagés, trottinettes partagées, etc.);
- Frais de logement;

- Vélo de société;
- Indemnité vélo;
- Prime «piétons»;
- Frais de stationnement pour le vélo, la trottinette, etc.;
- Équipements de sécurité;
- Abonnements pour les transports en commun pour les membres de la famille habitant sous le même toit;
- Frais de stationnement liés à l'utilisation des transports en commun;
- Etc.

> Pourquoi les «frais de logement» relèvent-ils du pilier 2?

Même si, techniquement, il ne s'agit pas là de «transport» durable, ce point a été bien réfléchi. Les travailleurs hésitent en effet souvent à abandonner leur voiture de société. Voilà pourquoi certaines de ces options ont été incorporées au pilier 2. Si un travailleur a l'habitude de conduire ses enfants à l'école avec sa voiture de société, il est logique que ce même travailleur paie les frais de transports en commun de ses enfants avec son budget mobilité s'il décide d'abandonner sa voiture de société. Cela vaut également pour le Thalys, la location d'un camion de déménagement, un abonnement pour les voitures partagées, etc. Il s'agit d'alternatives logiques et durables à la voiture de société.

Les frais de logement peuvent sembler constituer une catégorie à part, mais ce n'est en principe pas le cas. Une partie de la location ou du prêt hypothécaire pourra en effet être financée avec le budget mobilité, si le travailleur réside dans un rayon de 10 km de son lieu de travail. En termes de déplacement domicile-travail, la réduction d'émission de CO2 est considérable.

> Est-ce que le pilier 2 prévoit l'installation d'une borne de chargement?

Oui, si l'employeur permet cette option et que les budgets suffisent. En principe, une combinaison des piliers 1 et 2 serait l'idéal. On pourrait alors acheter

une voiture électrique dans le pilier 1, et financer (en partie) avec le solde l'installation de l'infrastructure de chargement à domicile. L'achat et l'installation d'un point de chargement à domicile avec le budget mobilité offrent un avantage fiscal.

> Est-ce que la partie du budget mobilité que je n'utilise pas est taxable? (pilier 3)

Si à la fin de l'année calendrier le budget n'a pas été épuisé, le solde sera payé avec la fiche de paie de janvier. Une cotisation sociale de 38,07% sera due.

> Peut-on abuser du BM?

Oui. On remarque parfois que beaucoup de nouvelles catégories budgétaires TCO sont créées, qui

sont en théorie inférieures aux frais réels de mobilité aujourd'hui. L'employeur donne aux travailleurs et travailleuses le «droit» à une voiture de société, mais comme le TCO est trop bas, le choix de voitures est très limité, voire inexistant. Les travailleurs convertissent alors le budget TCO en budget mobilité, même si celui-ci est inférieur au budget auquel ils ont droit.

Exemple: des travailleurs qui bénéficieraient avant d'une indemnité vélo et d'un remboursement intégral des transports en commun, mais qui n'arrivent plus à couvrir ces frais à cause de l'utilisation abusive du budget mobilité. Veillez donc à ce que l'utilisation du budget TCO ne revienne pas à une perte financière pour le travailleur.

Climat

La voiture électrique est-elle plus écologique?

Si nous posons cette question, il est important de démonter certains mythes tenaces. Souvent, ceux-ci se basent sur de fausses idées, ou des informations datées.

Mythe 1: Pour le climat, les véhicules électriques sont pires que les voitures thermiques en raison de la fabrication de la batterie.

C'est ce que prétendent ceux qui sont opposés à la voiture électrique. Pourtant, on ne peut pas comparer les voitures, ce serait comme comparer des pommes et des poires. Il faut étudier la voiture dans son ensemble. Les chercheurs utilisent pour cela une *life cycle analysis* (analyse des cycles de vie). Pour cela, ils ne tiennent pas seulement compte de quelques instantanés des voitures quand on les utilise, mais aussi de l'extraction



des minerais, de la production, du transport, de l'utilisation réelle et finalement du recyclage (souhaité) ou, à l'inverse, de la démolition.

Ce n'est que quand on tiendra compte de tous ces facteurs qu'on pourra honnêtement comparer les voitures. Le résultat sera d'ailleurs très clair. Les voitures essence ou diesel ont en moyenne une émission de l'équivalent de 200g CO₂/km. Une voiture électrique n'arrive pas à 100g. Les VE ne sont donc vraiment pas neutres en carbone, mais nous pouvons néanmoins affirmer qu'elles sont moins polluantes que les ICE.



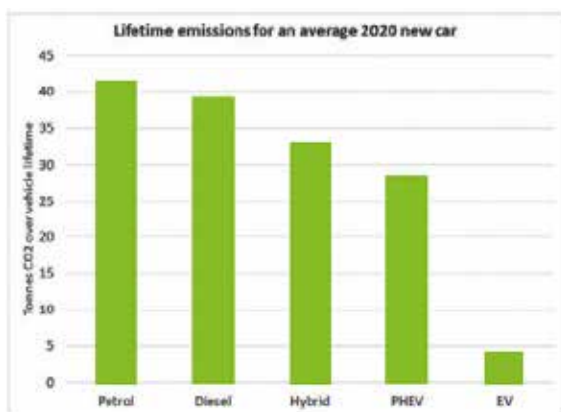


Mythe 2: Pour le climat, les VE sont pires que les ICE à cause des émissions générées par la production de l'énergie nécessaire pour rouler.

Ces remarques sont fréquentes: l'idée serait que si on charge une voiture sur base de centrales à charbon, elle n'est pas verte... Cette question est en lien direct avec le mix énergétique.

Les émissions d'une VE varient selon la façon de la charger. Une voiture peut être chargée avec de l'énergie issue du charbon ou du gaz naturel, mais aussi de sources d'énergie renouvelables, comme les éoliennes ou les panneaux photovoltaïques. Le groupe de recherche Mobi de l'ULB, et des recherches internationales, prouvent que le score des voitures électriques sera toujours meilleur que celui des voitures à moteur à combustion interne, même en prenant un mix énergétique très polluant (p.ex. centrales de charbon). Plus le mix qu'on arrivera à composer à l'avenir sera écologique, plus les émissions des VE seront réduites, et donc plus les émissions au cours de leur *life cycle analysis* seront réduites.

L'analyse du cycle de vie, dans le graphique ci-dessous concernant les émissions des voitures neuves en 2020, indique bien ce principe. Les voitures diesel et essence émettent le plus de tonnes de CO₂ sur leur cycle de vie, suivies par les voitures hybrides et plug-in. Les voitures électriques émettent comparativement clairement le moins de CO₂.



Émissions sur un cycle de vie – pour une voiture moyenne de 2020
Tonnes de CO₂ produites au cours de la vie du véhicule

Mythe 3: Les voitures hybrides rechargeables sont écologiques

Celles-ci peuvent être une bonne solution intermédiaire pour les entreprises dont les travailleurs sont souvent sur la route. Mais il faut l'aborder avec prudence: des études montrent que la voiture hybride rechargeable moyenne est 61% moins économe en énergie que ne le prétendent les constructeurs. Ce pourcentage est important pour le climat, mais aussi pour le budget. Pour un véhicule hybride rechargeable, on dépensera annuellement 460 euros en plus en carburant que ce qui était prévu au moment de l'achat.

Cette information peut être utilisée pour négocier les TCO. Si on insiste pour incorporer des hybrides dans le segment automobile, il faudra une bonne marge sur la consommation de ces voitures.



Conseil

Les voitures hybrides rechargeables sont relativement chères. Attention aux «fausses hybrides» qui, dans la pratique, émettent beaucoup et n'offrent qu'une autonomie en électrique limitée. Le pouvoir public pénalise fiscalement les hybrides, qui émettent trop de CO₂ et ont une batterie trop faible. Le travailleur le sentira par conséquent dans son ATN.

Une fausse hybride aura un ATN égal à celui de la même voiture, mais essence ou diesel. Si ce modèle n'existe pas, on prendra l'émission de CO₂ officielle de la voiture fois 2,5.

Le succès grandissant des voitures de société électriques

Les voitures électriques ne sont pas nouvelles. La première voiture électrique daterait d'ailleurs du XIX^e siècle - même si elle ne peut pas vraiment être comparée à celle d'aujourd'hui. La VE moderne gagne en popularité depuis 2010, et son ascension semble imparable. Pourquoi?

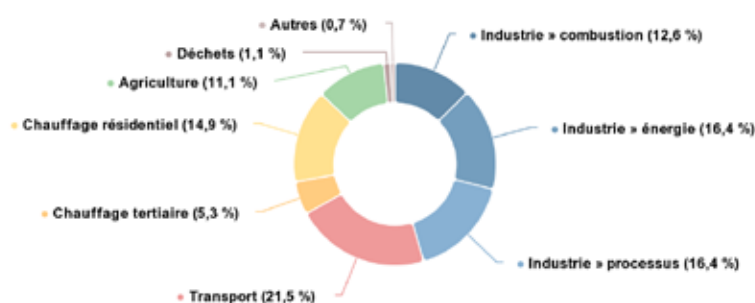
Tout doit être ramené aux traités, initiatives et législations internationaux (européens) en matière d'écologie. Le *Green Deal* européen en est un exemple, qui a pour finalité de faire de l'Europe le premier continent climatiquement neutre, et donc neutre en carbone, pour 2050. Toutefois, pour l'atteindre, il faudra se concentrer sur les thèmes mentionnés ci-dessous. «Assurer une transition juste pour toutes et tous» sera le thème syndical par excellence. En effet, il nous reviendra de veiller à ce que la transition écologique (certes nécessaire) soit **juste et équitable pour tout le monde**. Un autre cheval de bataille à l'avenir sera «Investir dans des transports plus intelligents et plus durables».



Les différentes composantes du Green Deal européen

Puisque la prolifération de gaz à effet de serre dans l'atmosphère est une des causes les plus importantes du réchauffement climatique, les émissions mondiales doivent être réduites au maximum. C'est à différents niveaux, et dans différents secteurs, qu'il faudra faire des efforts pour lutter contre le changement climatique. Le graphique ci-dessous indique qu'il n'est pas illogique de se concentrer sur le secteur de la mobilité, puisqu'il permet d'énormes gains en matière d'émissions.

Part des différents secteurs dans les émissions totales en Belgique en 2021



climat.be

En 2021, le secteur des transports représentait 21,5% des émissions de CO₂ en Belgique. En ce qui concerne les émissions au niveau mondial, la part du secteur des transports est assez similaire: les véhicules à carburant fossile sont à eux seuls responsables de quasiment 18% des émissions de notre planète.

Ces dernières années, de nombreuses législations et directives ont été écrites et implémentées afin de réduire notre empreinte et de donner ce petit coup de pouce à la mobilité durable. Ces changements ont eu (et auront encore) un énorme effet sur le secteur automobile.

Ces quelques lois sont les plus intéressantes pour le travail syndical:

- Afin de réduire les émissions de CO₂ de la flotte, il a été décidé qu'à partir de 2026, seules les voitures



de société qui n'émettent pas de gaz à effet de serre (comme les voitures électriques) seront fiscalement déductibles (cf. chapitre sur l'ATN).

- Au cours des prochaines années, l'installation de bornes de chargement sera stimulée par une réduction d'impôts et une déduction fiscale pour les particuliers et les entreprises.
- L'accord sur le climat flamand prévoit qu'à partir de 2029, toutes les voitures ou camionnettes neuves vendues seront électriques, à condition que le réseau de bornes de chargement le permette.
- La Wallonie prévoit une mise en application de l'interdiction progressive de circuler avec des véhicules les plus polluants à partir du 1^{er} janvier 2025 (seuls les véhicules de catégorie M1¹⁴ sont concernés).
- À l'échelle européenne, les constructeurs devront respecter un certain objectif de réduction des émissions des nouveaux véhicules. Si les émissions moyennes dépassent ces limites, une contribution sera due sur les émissions excédentaires. En d'autres termes, si on souhaite respecter la réglementation, une grande partie des véhicules commercialisés devront être électriques. Un accord intervenu au niveau de l'Europe prévoit qu'à partir de 2035, seules les voitures «zéro émission» seront encore permises.

Ces raisons peuvent expliquer pourquoi la demande en voitures électriques a fortement augmenté ces dernières années. À cause des problèmes d'approvisionnement, les lois de l'offre et de la demande empêchent les prix de baisser – une certaine baisse est toutefois attendue.

14 Véhicule M1 : véhicule conçu et construit pour le transport des personnes comportant outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises au maximum.

16 La sortie du thermique et le plan Good Move devraient également entraîner une baisse de 65 à 75% des émissions de CO₂ liées au transport. Ce qui, selon Bruxelles environnement, permettrait à la capitale de respecter son objectif de réduire de plus de 40% les émissions directes de gaz à effet de serre en 2030.

17 Vers la fin des véhicules les plus polluants en Wallonie

18 Source: site du Moniteur automobile

Évolution du contexte législatif (interdiction des motorisations thermiques, zones LEZ)

Les interdictions de voitures à moteur thermique se généralisent à l'échelle de certaines grandes villes,

voire de certains pays. Cette élimination graduelle des motorisations thermiques s'explique par la nécessité d'atteindre les objectifs climatiques de 2050, mais principalement par la nécessité de s'attaquer au problème de la **pollution de l'air**.

Prévisions pour la Belgique:

	Diesel	Essence		
Bruxelles (plan Good Move)¹⁶	Interdiction en 2030	Interdiction en 2035		
Wallonie¹⁷	Interdiction progressive sur l'ensemble du territoire de la Région Wallonne			
	Début inter.	Diesel	Essence	Année
	01-01-23	Sans norme ou Euro I		<1996
	01-01-24	Euro II		1997-2000
	01-01-25	Euro III		2001-2005
	01-01-26	Euro IV		2006-2010
	01-01-28	Euro V Autorisé		2011-2015
	01-01-30	Euro VI*		2015-2019
	*Uniquement EURO 6 concerné, les Euro 6d(-TEMP) non visées à ce jour			
Flandre	En 2035, il sera interdit de vendre des voitures à moteur essence ou diesel. En 2050, il sera interdit de les utiliser. ¹⁸			

En ce qui concerne les zones basses émissions en **Région Wallonne**, les véhicules sont autorisés d'accès en fonction du calendrier suivant:

Accès zone basse émission				
Début inter.	Diesel	Essence/CNG/LPG	Diesel	Essence
01-01-20	Min Euro IV	Min Euro II	2006-2010	1991-2000
01-01-22	Min Euro V	Min Euro III	2011-2015	2001-2005
01-01-25	Min Euro VI	Min Euro IV	2015-2019	2006-2010

Quel véhicule électrique choisir?

Comme l'indique la partie précédente, la législation intervient dans le choix du véhicule. Pour le gouvernement flamand, en 2030, le marché automobile sera entièrement électrifié – si les infrastructures de rechargement sont suffisantes d'ici là. C'est en tout cas ce que prétend l'accord sur le climat flamand. À partir de 2026, les entreprises sentiront certainement l'énorme différence en matière d'avantage fiscal entre les VE et les ICE. La question n'est donc pas de savoir si votre entreprise passera aux voitures électriques, mais quand.

La liste de voitures électriques s'allonge d'ailleurs, et leurs qualités s'améliorent. Cela se remarque dans la portée, c'est-à-dire la distance qu'une voiture électrique peut parcourir sans devoir recharger, qui a fortement augmenté ces dernières années.

De ce point de vue, il est important que votre entreprise ne travaille pas, comme c'est souvent le cas, avec une liste de marques limitée qui lui permet de bénéficier de la remise «flotte». En effet, un facteur prépondérant sur les émissions de CO² par les VE est le poids, la masse de celui-ci et la puissance du moteur... Un VE plus petit coûte moins cher également! Quand on passe à l'électrique, il est important d'avoir un large choix. Les marques premium classiques (allemandes), qu'on retrouvait souvent sur les listes de nombreuses entreprises, n'offrent pas toujours les VE les plus avantageuses. Des marques plus généralistes ont elles aussi des VE qui valent la peine d'être considérées¹⁹.

Questions fréquentes sur le choix du véhicule électrique

> Ma voiture de société doit avoir un crochet d'attelage. Quelles sont mes options?

Une voiture avec un crochet d'attelage est important pour beaucoup de travailleurs et travailleuses qui veulent transporter un vélo, utiliser une remorque, etc. L'offre électrique est néanmoins limitée en la matière. À ce stade, nous n'avons pas connaissance de politiques automobiles où le crochet d'attelage

est une option obligatoire. On les retrouve plutôt comme une option «autorisée». L'employeur, en revanche, n'est pas obligé d'incorporer dans la liste de sélection des modèles qui peuvent être équipés d'un crochet d'attelage. Raison de plus pour faire en sorte que les travailleurs et travailleuses puissent disposer d'un large choix de marques et de modèles de voitures. Il y a sur le marché de plus en plus de modèles électriques qui peuvent être équipés d'un crochet d'attelage.



Conseil

Il est prudent de viser une échéance claire. Par exemple: à partir de «telle année» nous n'aurons plus que des voitures de société électriques. Veillez à avoir une période intermédiaire pour que la transition se fasse naturellement.

Il faudra d'ailleurs toujours respecter la législation antidiscriminatoire. Tous les collaborateurs ayant la même classification et/ou ancienneté doivent avoir les mêmes choix d'une même valeur.

¹⁹ Voiture électrique : 5 modèles à moins de 32.000€ | Gocar.be



Pour conclure - Trucs et astuces

À faire et à ne pas faire

1. Définissez le TCO auquel vos collègues ont droit

Le calcul du TCO tient compte de tous les frais qu'a l'employeur pour la mise à disposition d'une voiture de société. **C'est préférable à un budget de leasing, qui n'intègre pas automatiquement tous les frais.** Si le calcul du TCO sert de base, la voiture de société électrique sera souvent plus avantageuse qu'une voiture équivalente avec un moteur à combustion. Le calcul du TCO d'une voiture de société permet aussi de déterminer la hauteur du budget mobilité (voir point 4).

Attention: le but n'est pas de faire payer la transition écologique par le travailleur. Il faut veiller à ce que le passage au système TCO ne soit pas néfaste pour les travailleurs. Ne laissez pas tout à l'employeur, informez-vous. Demandez qu'il soit transparent quant aux composantes du calcul du TCO.

2. Mettez le verdissement du règlement automobile à l'ordre du jour des organes de concertation, et exigez la transparence quant à l'augmentation de l'avantage toute nature des voitures essence et diesel.

Mettez le verdissement du règlement automobile, les nouvelles normes d'émissions pour les voitures de société et le budget mobilité à l'ordre du jour des organes de concertation. Le règlement automobile devra de toute façon être adapté pour être en conformité avec la nouvelle loi. Le règlement automobile devra aussi être transparent sur l'avantage toute nature (ATN) qui augmentera pour tous les travailleurs à partir de 2026. **À partir du 1^{er} juillet 2023, il y aura un régime transitoire pour les voitures à moteur à combustion neuves, qui deviendront alors plus chères pour les travailleurs.** Dès lors, l'ATN pourra lui aussi augmenter considérablement.

3. Cherchez des solutions pour charger les voitures de société électriques.

L'infrastructure de recharge n'est pas une mince affaire:

- Est-ce que l'employeur pense offrir des cartes de recharge pour les bornes de chargement publiques?
- Si un point de recharge est installé à domicile: qui le paie (employeur ou travailleur), et qui en est le propriétaire?
- Si le travailleur a déjà une voiture électrique, peut-il utiliser la même infrastructure de recharge pour celle-ci?
- Quid si la borne de chargement est endommagée, si le travailleur déménage ou résilie le contrat: qui paiera la facture?
- Les frais de recharge et d'installation de la borne de chargement à domicile peuvent-ils être incorporés dans le budget mobilité?
- Négociez un budget mobilité aussi large que possible.

Essayez d'obtenir un budget mobilité aussi large que possible, éventuellement avec l'option «avec» et «sans» voiture de société. Utilisez le TCO pour en définir la hauteur. Pour de nombreux travailleurs, le budget mobilité peut être un substitut intéressant à une voiture de société. Pensez par exemple à ceux et celles qui habitent tout près de leur lieu de travail, à ceux qui utilisent les transports en commun pour aller travailler, aux familles qui disposent de plus d'une voiture de société, ou aux collègues qui ont choisi de vivre sans voiture.

Négociez un large éventail de possibilités d'utilisation dans le deuxième pilier, pour que le budget mobilité soit compétitif par rapport aux voitures de société hors budget mobilité. Essayez aussi de négocier la possibilité de combiner les trois piliers (voiture, transport durable et logement durable, salaire) ce qui permettra aux travailleurs de choisir un budget mobilité avec ou sans voiture de société.

Liens intéressants

Budget mobilité (lebudgetmobilite.be)

www.moniteurautomobile.be

Bruxelles Mobilité (mobilite-mobiliteit.brussels)

Mobilité (wallonie.be)

www.moniteurautomobile.be/conseils-financiers/prix-de-revient-au-km-par-mois.html

D'autres questions?

Il faut savoir que beaucoup de questions restent encore sans réponses. Ce sont des sujets qui se discutent partout en Belgique, et qui sont négociés dans les organes de concertation sociale.

On vous a fait une proposition, mais vous avez des doutes? Il y a sûrement des collègues et/ou militants dans une entreprise similaire à la vôtre qui pourront vous parler du règlement qu'ils ont négocié. Votre permanent et la Cellule mobilité de la CSC (mobilite@acv-csc.be) sont bien sûr aussi à votre disposition.

