

# Les Analyses du Centre Jean Gol



## **Analyse : La taxation des voitures de société**

**Olivier Colin**

**Novembre 2015**

Administrateur délégué : Richard Miller

Directrice : Laurence Glautier

Directeur scientifique : Corentin de Salle

Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles

Tél. : 02.500.50.40

[cjg@cjg.be](mailto:cjg@cjg.be)

## Analyse : La taxation des voitures de société

L'objectif de cette analyse est de synthétiser le mécanisme d'imposition des voitures de société en Belgique afin de mieux comprendre les critiques de l'OCDE qui a ouvertement attaqué ce système dans son dernier rapport de perspectives économiques publié en novembre 2015.

Nous verrons que bien que les arguments de l'OCDE ne soient pas totalement infondés, les critiques ne sont pas toujours pertinentes et le lien entre voiture de société et environnement n'est pas aussi évident qu'on pourrait le croire. Les voitures de société, qui ne représentent que 20% du parc automobile belge, font état d'un taux d'émission de CO<sub>2</sub> moyen environ 10% inférieur à celui des particuliers. D'autre part, le gouvernement a déjà durci à plusieurs reprises les règles en vigueur concernant la taxation des voitures de société de sorte que le système actuel est aligné sur des principes environnementaux.

### 1. INTRODUCTION

#### CONTEXTE POLITIQUE

L'OCDE a publié son rapport « *Perspectives économiques de l'OCDE : aller de l'avant malgré des courants difficiles* » dans lequel elle critique ouvertement le système de taxation des voitures de société dans notre pays. Selon l'OCDE, « *s'attaquer à la réduction des subsides alloués au transport, en particulier le généreux système en vigueur pour les voitures de sociétés, pourrait aider à faire diminuer les émissions de gaz à effet de serre* ».

Dans un tel contexte, il est important de préciser les principes de la taxation des voitures de société et les arguments en faveur et à l'encontre de ce type d'avantage. Il faut bien se souvenir que ce système de niche fiscale pour les voitures de société a été mis en place pour compenser un taux d'imposition du travail extrêmement élevé et proposer aux entreprises une nouvelle forme de rémunération pour les travailleurs. Il est également très important de placer ce système de taxation dans le contexte de l'industrie automobile belge, déjà particulièrement en difficulté.

#### SYSTÈME FISCAL ACTUEL

##### Comment sont imposées les voitures de société ?

Les voitures de société sont considérées comme des avantages de toute nature et sont imposables. Ils échappent cependant au paiement de cotisations sociales.

L'imposition se fait selon la formule suivante :

Valeur catalogue du véhicule \* taux d'amortissement \* 6/7 \* taux d'émission CO<sub>2</sub>

L'avantage ne peut jamais être inférieur à 1.250 euros par an. La valeur catalogue est multipliée par un pourcentage qui tient compte de la période qui s'est écoulée depuis la date de la première immatriculation du véhicule afin de déterminer l'âge du véhicule.

Le pourcentage de base du CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5% pour

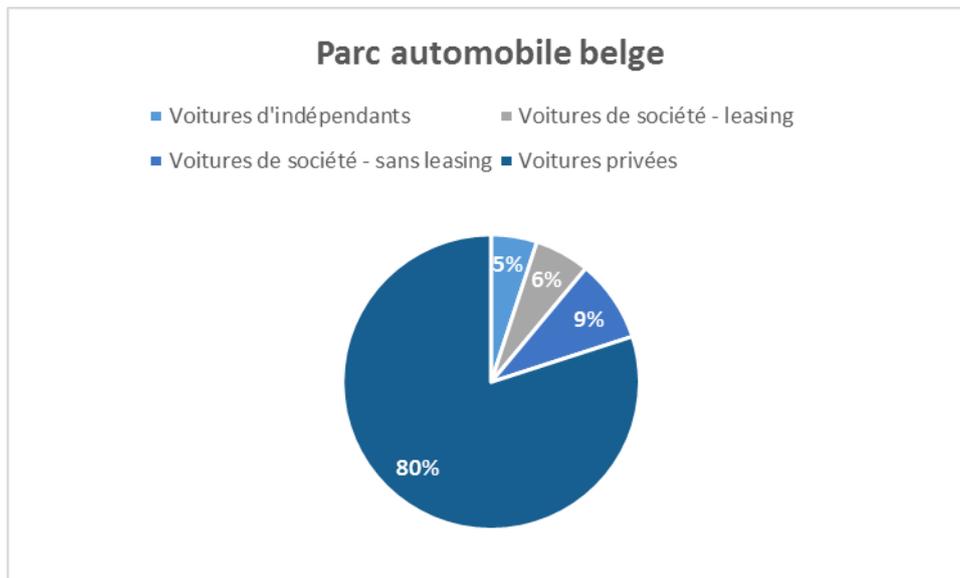
- Une émission de CO<sub>2</sub> de référence de 110 g/km (pour l'année civile 2015) pour les véhicules à essence, GPL ou les moteurs à gaz naturel
- Une émission de CO<sub>2</sub> de référence de 91 g/km (pour l'année civile 2015) pour les véhicules équipés d'un moteur diesel.

Lorsque les émissions du véhicule dépassent les émissions de référence, le taux de base de 0,1 % par gramme de CO<sub>2</sub> est augmenté, jusqu'à un maximum de 18 %.

A l'inverse, lorsque les émissions du véhicule sont inférieures aux émissions de référence, le taux de base de 0,1 % par gramme de CO<sub>2</sub> est réduit jusqu'au minimum 4 %.

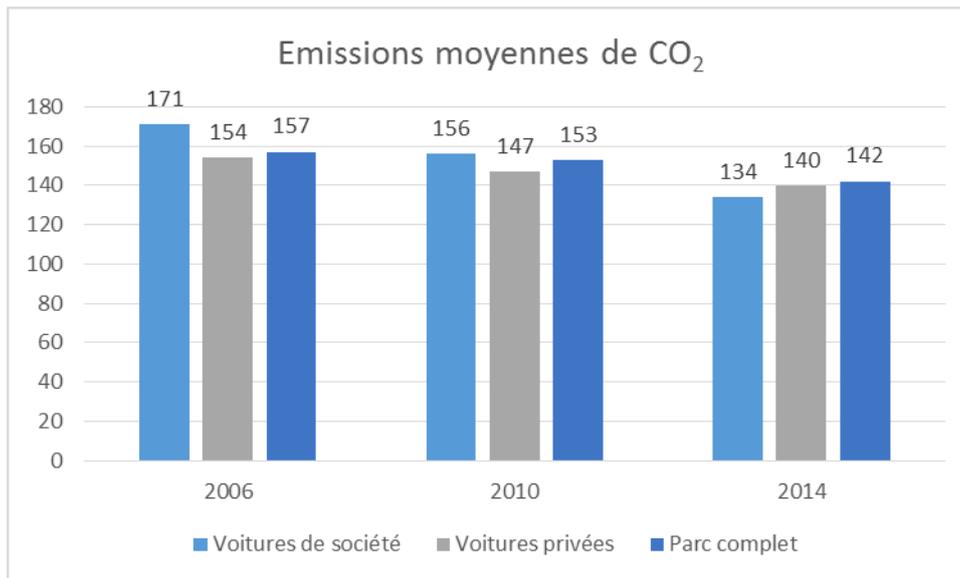
## 2. LES VOITURES DE SOCIÉTÉ EN BELGIQUE

Comme le souligne le graphique ci-dessous, les voitures de société représentent 15% du parc automobile belge (20% si on prend en compte les voitures d'indépendants). On dénombrait fin 2014 un total de 7,6 millions de véhicules en Belgique.



Graphique 1 : Structure du parc automobile belge fin 2014 (Source : Febiac, 2014)

Le second graphique ci-dessous donne un aperçu des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> du parc automobile en Belgique en 2006, 2010 et 2014. On constate que les voitures de société ont nettement amélioré leurs rendements en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Cette évolution peut s'expliquer par l'évolution de la fiscalité qui tient désormais compte de ce facteur et qui est nettement plus pénalisante pour les véhicules polluants. En 2009, la législation a en effet été modifiée afin de tenir compte de ces émissions. Avant cette date, ce sont les chevaux fiscaux qui étaient pris en considération.



Graphique 2 : Emissions moyennes de CO<sub>2</sub> (Source : Febiac, 2014)

### 3. COMPARAISON AU NIVEAU EUROPÉEN

Les voitures de sociétés représentent entre 35 et 45% du total des ventes de voitures neuves enregistrées sur les principaux marchés de l'Union Européenne. Selon la Commission Européenne, ces voitures auraient des caractéristiques particulières :

- Elles seraient **8 à 10% plus grandes et plus puissantes** que la moyenne du parc automobile national
- Elles ont **un kilométrage plus important** que la moyenne et contribuent par conséquent davantage au volume de trafic.

Les règles d'imposition des voitures de société au sein de l'Union Européenne sont relativement variables en fonction des pays. On distingue toutefois quelques généralités : des règles d'imposition permettant de déduire des bénéfices imposables les dépenses afférentes à l'achat et au leasing de la voiture, et des impôts sur le revenu à charge du salarié qui en bénéficie. De manière générale, la mise à disposition d'une voiture de société est considérée comme un avantage de toute nature dont la valeur est ajoutée aux revenus personnels de l'employé et imposée selon le régime fiscal national.

La majorité des pays calcule les taxes en fonction du prix de la voiture (qu'il s'agisse du prix catalogue ou du prix d'achat effectif). Le pourcentage du prix imputé chaque année est extrêmement variable en fonction des pays. A titre d'exemple il était de 9% en 2008 au Portugal contre 25% aux Pays-Bas.

Dans certains pays, la formule prend également en compte le pourcentage d'utilisation privée du véhicule par rapport à son utilisation professionnelle ou encore le taux d'émission de CO<sub>2</sub>

### 4. ARGUMENTAIRE

Il existe de nombreux arguments qui vont à l'encontre de l'analyse de l'OCDE et des critiques avancées par l'organisation internationale. Voici les principaux arguments qui contrebalancent la position de l'OCDE :

- **80% du parc automobile concerne des voitures privées** : L'argument avancé par l'OCDE, selon lequel une modification du système de taxation des voitures de société pourrait avoir un impact positif sur les émissions de gaz à effet de serre ne tient pas la route étant donné que 80% du parc automobile belge est représenté par des voitures privées. En agissant sur les voitures de sociétés, le gouvernement n'impacterait que 20% du parc.
- **Les voitures de sociétés émettent moins de CO<sub>2</sub>**. Le taux d'émission moyen de CO<sub>2</sub> des voitures de sociétés est inférieur au taux d'émission moyen des voitures privées. Autrement dit, on peut considérer que les voitures de société, qui ne représentent déjà que 20% du parc, émettent moins de CO<sub>2</sub> que les voitures privées. Cet élément vient s'ajouter au point précédent pour affaiblir la position avancée par l'OCDE. Les voitures de société sont remplacées de manière périodique (en général tous les 3 à 4 ans). Etant donné que leur âge est inférieur à la moyenne du parc automobile, elles sont moins polluantes.
- **Le système actuel est déjà basé sur un principe « pollueur-payeur »**. La législation actuelle liée aux voitures de société tient déjà compte du niveau d'émissions. Depuis 2009, les chevaux fiscaux ont été remplacés par le taux d'émission dans la formule de calcul. On a constaté depuis lors une diminution importante des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de sociétés. Par ailleurs, le gouvernement a modifié le système en 2012, sous la précédente législature. Avant 2012, l'avantage était calculé sur base des émissions de CO<sub>2</sub> et de la distance domicile – lieu de travail. Depuis 2012, la distance domicile – lieu de travail n'entre plus en compte et seules les émissions de CO<sub>2</sub> entrent dans le calcul. Cette modification augmente l'incitant à diminuer les émissions.
- Il est également important de noter que suite à **l'adaptation de la norme d'émission de CO<sub>2</sub>** dans le calcul de l'avantage fiscal octroyé par l'Etat, le titulaire d'un véhicule de société a vu sa taxe augmenter de près de 3% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Par ailleurs, la taxation des voitures de société va **s'alourdir en 2016 en Belgique**. Après l'adaptation du mode de calcul de l'avantage en toute nature, la taxation va augmenter de près de 2% en 2016.
- Seul 20% des titulaires de véhicules de société se disent **prêt à chercher un moyen de transport alternatif** s'ils se voyaient privés de leur véhicule de fonction.

A l'inverse, il existe également de nombreux arguments qui vont dans le sens du rapport de l'OCDE :

- **Le kilométrage d'une voiture de société est nettement plus élevé**. Une personne bénéficiant d'une voiture de société roule en moyenne 9.000 km en plus par an par rapport à une personne du même profil (âge, sexe, distance lieu de travail et fréquence des trajets professionnels) qui possède une voiture privée<sup>1</sup>.

---

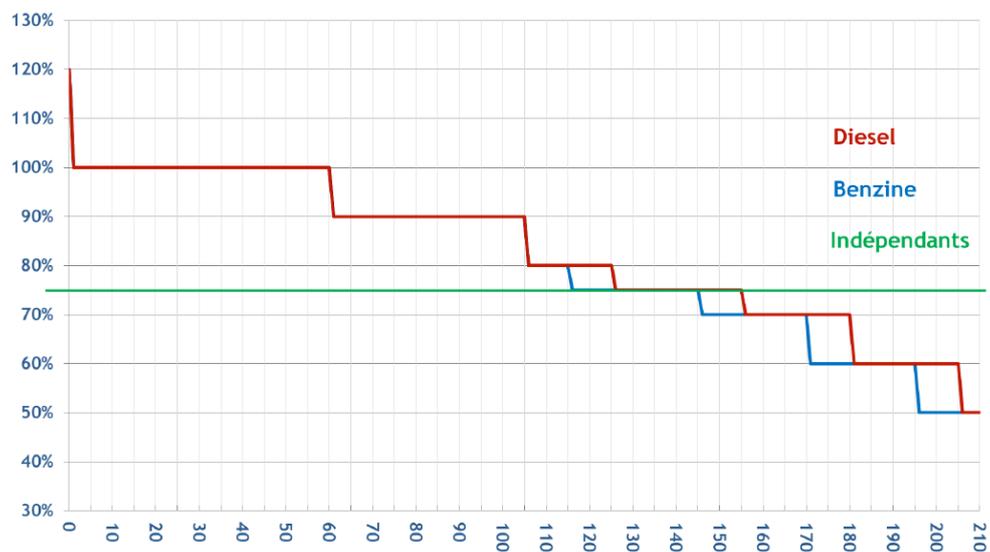
<sup>1</sup> Source : Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2009

- Le système actuel représente un **manque à gagner pour le budget de l'État** estimé entre 3 et 4 milliards d'euros selon la Fédération Inter-Environnement Wallonie.
- **Le système de taxation des voitures de société est inégalitaire et peu social.** Ce sont en général les employés dont les revenus appartiennent aux tranches les plus élevées qui bénéficient d'une voiture de société. Autrement dit, on pourrait considérer qu'il s'agit d'un avantage octroyé uniquement à une classe supérieure de la population en termes de salaire. Il s'agit donc d'un avantage qui peut être inégalitaire tant en termes de disparités entre secteurs économiques qu'entre citoyens.
- Pour finir, le système actuel **pénalise clairement les voitures électriques et hybrides**, pourtant les plus écologiques, en raison de leur valeur catalogue extrêmement élevée.

## 5. PROPOSITIONS ALTERNATIVES

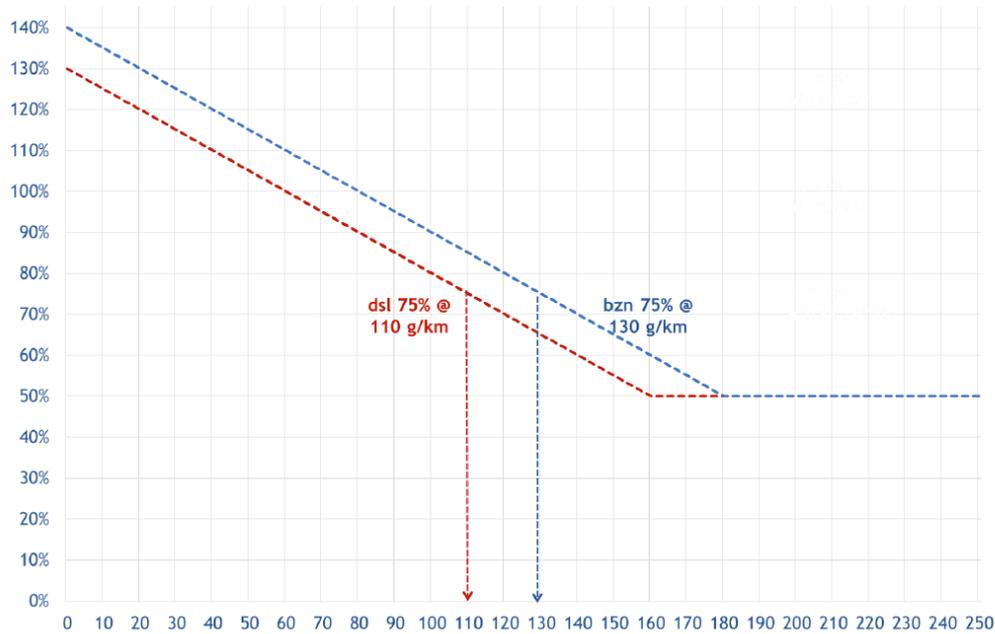
### A. INSTAURER UNE DÉDUCTIBILITÉ LINÉAIRE

La Febiac propose de modifier le système de déductibilité afin de le rendre plus linéaire. Le graphique ci-dessous donne un aperçu des échelles actuelles de déductibilité des frais de voitures de société.



Graphique 3 : échelles de déductibilité des frais de voitures de société (Febiac, 2015)

Le second graphique ci-dessous donne un exemple de modification qui pourrait être introduite. L'objectif est de rendre la déductibilité plus linéaire. Selon la Febiac, une telle modification devrait avoir un impact positif sur le budget de l'État. Un tel système serait également plus incitatif, étant donné qu'il récompenserait davantage les voitures qui émettent peu de CO<sub>2</sub>, alors que les voitures plus polluantes descendraient plus rapidement à 50%. Il est également possible de diminuer le seuil de 50% pour pénaliser encore plus les voitures plus polluantes.



Graphique 4 : modification de l'échelle de déductibilité des frais de voitures de société (Febiac, 2015)

## B. REMPLACER L'AVANTAGE PAR D'AUTRES ALTERNATIVES

Une autre possibilité serait de remplacer l'avantage en toute nature des voitures de société par d'autres alternatives comme une augmentation du salaire net. Le ministre des affaires étrangères Didier Reynders s'est déjà exprimé à plusieurs reprises en faveur d'une réforme de la fiscalité des avantages en toute nature. En décembre 2014, Didier Reynders s'exprimait dans le journal *Le Soir* : « *les voitures de société, les ordinateurs portables ou les smartphones. Tout cela, c'est bien mais je crois que les travailleurs, s'ils étaient sûrs de recevoir l'équivalent en net, préféreraient avoir le net ! Je pense que beaucoup de gens préféreraient avoir un net plus élevé que d'avoir tous ces avantages. On a inventé tous ces mécanismes parce qu'une augmentation de salaire serait trop coûteuse. Simplifier la fiscalité, supprimer un certain nombre d'avantages en nature, ça fait partie du tax shift* ».

En pratique, cela ne semble pas simple à réaliser car il faudrait inventer un nouveau type de rémunération qui ne soit pas soumis à des cotisations sociales. Il faut également tenir compte de l'impact que cela pourrait avoir sur le marché automobile.

## 6. CONCLUSION

Pour conclure, il est important de rappeler que le système d'imposition des voitures de société a déjà été considérablement modifié et les règles fiscales ont été durcies ces dernières années.

Bien que des pistes d'amélioration restent possibles, les arguments de l'OCDE peuvent facilement être reconsidérés en tenant compte des éléments dont nous avons discutés :

- Durcissement de la législation avec l'introduction de la norme CO<sub>2</sub> dans la formule, et adaptation du mode de calcul encore en 2016 qui mènera à une augmentation de 2% de l'imposition.

- Faible part des voitures de société dans le parc automobile, et taux d'émission moyen inférieur à la moyenne.