

L'USAGE PRIVE D'UN VEHICULE DE SOCIETE

Lorsqu'une société met un véhicule à la disposition des membres de son personnel ou de ses dirigeants, elle permet également, dans la plupart des cas, l'usage privé du véhicule. L'usage privé du véhicule de société constitue un avantage de toute nature soumis à l'impôt et à une cotisation ONSS basée sur le taux de CO₂.

I ASPECTS FISCAUX

1 Pour le bénéficiaire

L'usage privé du véhicule de société constitue un avantage de toute nature imposable pour le bénéficiaire.

1.1 Evaluation de l'avantage imposable

L'avantage imposable est égal au nombre de kilomètres parcourus à des fins personnelles, en ce compris les déplacements entre le domicile et le lieu de travail fixe, multiplié par l'émission de CO₂ par kilomètre du véhicule mis gratuitement à disposition. Le résultat est ensuite multiplié par le coefficient CO₂eur¹. Ce coefficient s'élève à 0,00210 EUR par gramme de CO₂ pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel et à 0,00230 EUR par gramme de CO₂ pour les véhicules à moteur alimenté au diesel. Ces coefficients seront adaptés chaque année en fonction de l'évolution de l'indice.

Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la direction de l'immatriculation des véhicules sont assimilés, s'ils sont propulsés par un moteur à essence, au LPG ou au gaz naturel, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 205 grammes par kilomètre et, s'ils sont propulsés par un moteur au diesel, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 195 grammes par kilomètre.

¹ Nouvel article 36 CIR 92 en nouvel article 18, §3, point 9 AR/CIR

L'avantage par kilomètre ne peut en aucun cas être inférieur à 0,10 EUR (ce qui correspond à une émission de moins de 50g/km).

Depuis le 1^{er} janvier 1993, un minimum absolu de 5.000 km privés est applicable, dès lors que le bénéficiaire utilise le véhicule à des fins privées (si le véhicule n'est pas mis à disposition pendant 12 mois, le minimum de 5.000 km peut être réduit *pro rata temporis*).

Depuis quelques années, une circulaire de l'administration fiscale énonce que l'avantage taxable pour l'usage privé d'une voiture de société est fixé forfaitairement à 5.000 ou 7.500 km selon que la distance entre le domicile et le lieu de travail est inférieure ou supérieure à 25 km². Cette mesure de simplification présente un double avantage: diminuer la charge des contrôles pour l'administration et assurer une meilleure sécurité juridique pour le contribuable.

Exemple:

Un travailleur dispose d'une voiture de société équipée d'un moteur diesel et ayant un taux d'émission de CO₂ de 145 grammes par kilomètre. Lorsque la distance entre le domicile du travailleur et son lieu de travail est inférieure ou égale à 25 km, l'avantage de toute nature s'élèvera donc, selon les nouvelles règles d'évaluation, à 1.667,50 EUR par an (soit 5.000 x 145 x 0,00230 EUR).

Il conviendra cependant de vérifier qu'aucune spécificité ne fait obstacle à l'application du forfait de 5.000 km.

Si le contribuable n'a pas de lieu de travail fixe ou si son domicile et son lieu de travail coïncident, l'avantage de toute nature imposé est alors calculé sur la base du minimum légal de 5.000 km, pour autant bien entendu qu'il utilise le véhicule de société pour d'autres déplacements privés.

Pour les représentants de commerce qui n'ont pas de lieu de travail fixe, par exemple, l'avantage de toute nature est par conséquent établi à l'aide de ce minimum légal de 5.000 km.

C'est généralement l'administration fiscale qui juge si un lieu de travail est un lieu de travail fixe, et ce à l'aide de critères plutôt vagues: « l'ensemble des circonstances de droit et de fait qui sont propres à chaque cas d'espèce, telles que les clauses du contrat de travail, d'autres dispositions contractuelles et réglementaires relatives à l'activité professionnelle du travailleur, les spécifications de sa tâche et de sa fonction, la fréquence et la régularité de ses déplacements vers un même lieu de travail, etc.»³.

² Circulaire n° Ci.RH.241/561.364 (AFER 8/2004) du 5 février 2004 - www.fisconet.be.

³ Com. IR 1992 n° 36/144 et 66/7.3.

Etant donné que ces critères semblent être peu efficaces en pratique, l'administration fiscale y a ajouté un critère plus objectif dans une circulaire récente: doit être considéré comme un lieu fixe de travail « le lieu où le travailleur est présent pendant au moins 40 jours. Ces 40 jours ne doivent pas nécessairement se suivre »⁴. Le ministre des Finances a précisé que ce critère est applicable à tous les travailleurs, et non pas uniquement aux représentants commerciaux.

En outre, l'administration fiscale précise dans la circulaire que « lorsqu'un travailleur se déplace de son domicile jusqu'à un lieu de travail qui n'est pas le lieu le plus important de son activité professionnelle, mais qu'il y est présent 40 jours ou plus, ce lieu de travail (sera) considéré comme fixe et un avantage de toute nature tenant compte de ce lieu de travail fixe (va) devoir être calculé »⁵.

Ainsi, lorsque la distance entre le domicile et le vrai lieu de travail fixe est limitée à 25 km, mais que le contribuable est présent, pour sa profession, durant plus de 40 jours à un ou plusieurs autres lieux de travail éloignés de plus de 25 km de son domicile, alors l'avantage de toute nature imposable doit être calculé au prorata en tenant compte des divers lieux de travail fixes possibles. Seul le lieu où le travailleur est présent pendant moins de 40 jours de la période imposable n'est pas considéré comme lieu de travail fixe. Selon le ministre des Finances, il doit en outre s'agir d'une forme de travail réelle, ce qui exclut la présence pendant un court moment de la journée.

Dans la pratique, cela signifie que pour chaque travailleur, l'employeur doit suivre avec précision le nombre de jours passés sur un lieu de travail, pour autant que le travailleur n'y soit pas pour une courte durée. Le cas échéant, l'avantage de toute nature devra être recalculé dès que la limite des 40 jours est dépassée.

Remarque: nonobstant l'existence de cette circulaire, l'employeur peut conclure un accord avec l'administration fiscale en vue de déterminer forfaitairement le nombre de kilomètres parcourus à des fins privées. Dans certaines circonstances, un tel accord peut s'avérer extrêmement utile.

⁴ Circulaire n° Ci.RH.241/573.243 (AFER 46/2007) du 6 décembre 2007.

⁵ Circulaire n° Ci.RH.241/573.243 (AFER 46/2007) du 6 décembre 2007.

1.2 Diminution de l'avantage imposable

L'avantage imposable est diminué à concurrence de la contribution du travailleur dans les frais de véhicule. Ainsi, si le travailleur ou le dirigeant paie à la société un loyer pour l'usage privé du véhicule, l'avantage imposable calculé suivant les règles ci-dessus doit en être diminué à due concurrence.

Exemple:

Un travailleur habite à 35 km de son lieu de travail et dispose d'une voiture équipée d'un moteur diesel et ayant un taux d'émission de CO₂ de 160 grammes par km qu'il peut utiliser à des fins privées. S'il paie un montant de 2.760 EUR par an ($7.500 \times 160 \times 0,00320 \text{ EUR} = 2.760 \text{ EUR}$ ou 230 EUR par mois) à son employeur pour cet avantage, il ne sera pas taxé sur cet avantage de toute nature.

Sur la base d'une disposition d'exception dans la circulaire susmentionnée, il faut tenir compte du nombre *réel* de kilomètres privés si l'employé paie une contribution personnelle pour chaque kilomètre privé sur la base d'un nombre de kilomètres qui est supérieur aux limites forfaitaires de 5.000 ou 7.500 km et si cette contribution personnelle est portée *totalemment* en déduction de l'avantage.

La contribution personnelle du travailleur peut prendre différentes formes. En général, l'employeur effectue une retenue sur le salaire net du travailleur, ou il établit une facture pour l'usage privé du véhicule. D'autres formes de contribution personnelle existent, comme par exemple le paiement des frais de carburant, des primes d'assurance de responsabilité civile, d'options supplémentaires, etc. Les primes d'assurance de dégât matériel ne sont pas acceptées par l'administration fiscale comme contribution personnelle⁶.

1.3 Déduction du trajet entre le domicile et le lieu de travail

Les frais afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail fixe sont considérés, en droit fiscal, comme des frais propres au travailleur et doivent donc être pris en considération pour l'évaluation de l'avantage de toute nature.

Cependant, les frais de trajet entre le domicile et le lieu de travail peuvent être déduits comme frais professionnels par le contribuable, mais seulement à concurrence de 0,15 EUR par km⁷. Cette règle est uniquement applicable au contribuable qui opte pour la déduction de ses frais réels et non pour le forfait légal.

⁶ Com. I.R. n° 36/142.

⁷ Art. 66, § 4 CIR 1992.

Si le contribuable opte pour la déduction du forfait légal de frais, il ne pourra pas déduire les frais afférents aux trajets domicile - lieu de travail fixe. Par contre, l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile - lieu de travail peut être exonérée d'impôts pour le travailleur à concurrence d'un montant maximum de 350,00 EUR par an⁸. Pour cela, le montant de l'avantage de toute nature doit être correctement ventilé sur la fiche fiscale n° 281.10 entre, d'une part, la partie correspondant au trajet entre le domicile et le lieu de travail ("intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile - lieu de travail") et, d'autre part, la partie de l'avantage correspondant à des déplacements réellement privés (rubrique "avantage de toute nature"). Ce régime n'existe que pour les travailleurs salariés et pas pour les dirigeants d'entreprise.

En pratique, le recours à la déduction des frais réels personnels de voiture est rare.

1.4 Déclaration de l'avantage imposable

L'avantage de toute nature résultant de l'usage privé du véhicule doit être mentionné sur la fiche fiscale individuelle 281.10 (salarié) ou 281.20 (dirigeant d'entreprise) A défaut, la société risque de devoir supporter la taxe sur commissions secrètes de 300 % à majorer des centimes de crise.

2 Pour l'employeur

Pour la société, une distinction doit être effectuée entre les kilomètres parcourus pour le compte de la société et les kilomètres parcourus à des fins privées.

⁸ Montant pour l'année d'imposition 2010 (exercice 2009).

2.1 Usage pour compte de la société

Tous les frais afférents à l'usage du véhicule pour compte de la société (en d'autres termes, à usage professionnel) sont en principe déductibles pour la société. La déduction est limitée à un certain pourcentage, lequel varie en fonction du taux d'émission de CO₂ de la voiture⁹. Les pourcentages suivants sont d'application à partir du 1^{er} janvier 2010 :

Emission de CO ₂ (en grammes de CO ₂ par km)		Pourcentage déductible
<i>Diesel</i>	<i>Essence</i>	
jusque 60	jusque 60	100 %
> 60 à 105	> 60 à 105	90 %
> 105 à 115	> 105 à 125	80 %
> 115 à 145	> 125 à 155	75 %
> 145 à 170	> 155 à 180	70 %
> 170 à 195	> 180 à 205	60 %
> 195 (ou non connu)	> 205 (ou non connu)	50 %

Pour les véhicules qui ont un taux d'émission de 0 gramme de CO₂ par kilomètre (par exemple, les voitures électriques), le pourcentage déductible atteint 120%.

Pour les véhicules pour lesquels aucune statistique officielle relative au taux d'émission n'est disponible, le pourcentage de déduction le plus bas, à savoir 50 %, est d'application. Cette règle vaut pour les anciens véhicules, mais également pour les véhicules qui proviennent de l'extérieur de l'UE et qui sont d'un type pour lequel aucune spécification technique européenne officielle n'est connue.

Ces pourcentages ne valent que pour les employeurs-sociétés. Pour les indépendants, un seul pourcentage de déduction de 75 % est applicable dans tous les cas.

Attention: Depuis le 1^{er} janvier 2010, la déductibilité des frais de carburant est limitée à 75% (aussi bien pour les employeurs-entreprises que pour les indépendants). Dans toutes les circonstances, les frais de financement et de mobilophone restent déductibles à 100 %.

2.2 Usage privé

Les frais relatifs à l'usage privé du véhicule mis à disposition sont intégralement déductibles à titre de rémunération.

Pour bénéficier de ce droit à déduction, il est impératif de mentionner l'avantage de toute nature dans la fiche fiscale 281.10 ou 281.20.

⁹ Nouvel article 198*bis* CIR 1992.

2.3. Cotisation de solidarité

La cotisation de solidarité basée sur le taux d'émission de CO₂, qui est due dans le cas de l'utilisation personnelle par le travailleur d'un véhicule mis à disposition par son employeur, peut, sur le plan fiscal, être considérée comme une charge sociale légalement due, connexe aux rémunérations des membres du personnel. Cette cotisation n'est dès lors pas soumise aux limites de déductibilité applicables aux frais de voiture¹⁰.

3 Régime TVA

Lorsqu'une société met à disposition, au profit de ses dirigeants ou des membres de son personnel, un véhicule qui sera utilisé à des fins privées ou, de manière plus générale, à des fins étrangères à l'activité économique de la société, ceci constitue une prestation de service soumise à la TVA conformément à l'article 18 du Code de la TVA.

Suivant l'administration, la TVA est due sur la totalité de l'avantage de toute nature résultant de l'usage privé du véhicule. Cet avantage doit être évalué suivant les règles applicables en matière d'impôt sur les revenus.

Cependant, il est tenu compte du fait que cet avantage comprend des frais qui n'ont pas été grevés de TVA (taxes, assurances, etc.) et qui sont évalués forfaitairement à 10 %.

L'avantage est donc soumis à la TVA uniquement à concurrence de 90 %.

Une circulaire administrative établit une méthode de calcul, pour tenir compte également de la limitation à 50 % de la récupération de la TVA. Ceci permet de définir, pour un avantage donné, le montant hors TVA et la TVA due. Cette méthode est la suivante:

base TVA incluse / 1,0855 = montant hors TVA

Exemple:

A supposer un avantage imposable de 3.000,00 EUR, le montant hors TVA et la TVA se calculent comme suit:

- montant hors TVA: 3.000,00 EUR / 1,0855 = 2.763,70 EUR
- TVA due: 3.000,00 EUR - 2.763,70 EUR = 236,30 EUR

¹⁰ Q&R, Chambre 2007-2008, n° 52-011 du 3 mars 2008, p. 1.609

Le contribuable n'est cependant pas obligé de se baser sur l'évaluation forfaitaire en question: s'il est en mesure de l'établir, il peut déterminer la base soumise à la TVA en fonction des frais réels¹¹.

Lorsque l'employé paie une contribution à son employeur en contrepartie de l'usage privé du véhicule, l'opération est également considérée comme une prestation de service soumise à la TVA. Dans ce cas, la TVA doit en principe être calculée au taux plein sur la totalité de la contribution de l'employé. Toutefois, lorsque celle-ci est inférieure au montant de l'avantage de toute nature retenu en matière d'impôts directs, la taxe est alors due sur le montant de cet avantage de toute nature¹².

¹¹ Circulaire n° 4 du 9 mai 1996 de l'administration de la TVA.

¹² Décision n° ET112791 du 12 juillet 2007 et Décision n° ET 112.791/2 du 28.09.2009.

II ASPECTS DE SECURITE SOCIALE

1 Cotisation de solidarité basée sur le taux d'émission de CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2005, une nouvelle cotisation de solidarité s'applique pour l'usage privé des véhicules de société. Cette cotisation de solidarité a été introduite par la loi-programme du 27 décembre 2004.

Auparavant, l'employeur était débiteur d'une cotisation de solidarité de 33 % lorsqu'il mettait un véhicule de société à la disposition d'un travailleur, si celui-ci pouvait l'utiliser pour son usage privé. Cette cotisation était calculée en fonction de la puissance fiscale du véhicule et de la distance entre le domicile et le lieu de travail.

Dans le nouveau système, la cotisation de solidarité est calculée sur la base du taux d'émission de CO₂ de la voiture de société.

La nouvelle cotisation de solidarité, qui s'élève au minimum à 22,95 EUR par mois, est calculée selon la formule suivante:

- pour les véhicules à essence: $[(\text{taux de CO}_2 \times 9) - 768] : 12$
- pour les véhicules au diesel: $[(\text{taux de CO}_2 \times 9) - 600] : 12$
- pour les véhicules au LPG: $[(\text{taux de CO}_2 \times 9) - 990] : 12$
- pour les véhicules électriques: 22,95 EUR¹³/mois¹⁴

Ainsi, pour une voiture à essence qui a un taux d'émission de CO₂ de 150 gr/km, la cotisation de solidarité mensuelle sera de 48,50 EUR, calculée comme suit: $[(150 \times 9) - 768] : 12$. Le montant de la cotisation de solidarité est indexé au 1^{er} janvier de chaque année¹⁵.

Pour les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ n'est pas connu, le taux est fixé à 182 (essence) ou 165 (diesel). Ceci concerne essentiellement les véhicules anciens pour lesquels les données de ce type n'ont jamais été établies.

¹³ Montant indexé pour 2010

¹⁴ Notons que la sanction en cas de non-paiement de la cotisation CO₂ peut être particulièrement importante. En effet, sans préjudice de l'application des autres sanctions civiles et des dispositions pénales, l'employeur à l'égard duquel il est établi qu'il n'a pas déclaré un ou plusieurs véhicules soumis à la cotisation de solidarité ou qu'il a commis une ou plusieurs fausses déclarations visant à éluder le paiement de la cotisation ou partie de celui-ci, est redevable d'une indemnité forfaitaire dont le montant est égal au double des cotisations éludées (cette indemnité forfaitaire n'était toutefois pas d'application pour la période du 1^{er} janvier 2005 au 31 mars 2006, pour autant que l'employeur ait déclaré les véhicules et effectué le paiement de la cotisation de solidarité y afférente le 30 juin 2006 au plus tard).

¹⁵ Pour 2010, les montants doivent être multipliés par 125,67 et divisés par 114,08.

2 Pour quels véhicules de société?

La nouvelle cotisation de solidarité est due uniquement si le véhicule de société est utilisé également à des fins non professionnelles¹⁶¹⁷. Cela signifie, en d'autres termes, que le travailleur doit en faire un usage privé.

Lors des travaux parlementaires, il a été précisé que ceci recouvrait également l'usage de la voiture « en dehors des heures normales de travail ». Le simple trajet entre le domicile du travailleur et son lieu de travail suffit donc pour que la cotisation de solidarité soit due. A ce sujet, l'ONSS est très restrictif dans ses "Instructions" et précise que si un véhicule reste à la disposition du travailleur en dehors des heures de travail, l'Office n'acceptera pas, sans autre forme de procès, l'affirmation de l'employeur selon laquelle le véhicule n'est pas utilisé pour un usage privé. La simple existence, sans plus, d'une interdiction par l'entreprise de l'utilisation d'un véhicule de société pour un usage privé est insuffisante. L'employeur devra être en mesure de démontrer qu'il a mis en place un système cohérent (tenant compte, entre autres, de la fonction des travailleurs concernés) et qu'il contrôle de manière effective un usage prohibé des véhicules d'entreprise. Le système mis en place doit en outre prévoir des sanctions dissuasives en cas d'infraction¹⁸.

L'employeur doit mettre le véhicule de société à la disposition du travailleur, directement ou indirectement. Ainsi, la mise à disposition d'un véhicule par une société de leasing, remboursée par l'employeur, entre dans le champ d'application des nouvelles dispositions.

Le véhicule de société doit appartenir à la catégorie M1 ou N1. La catégorie M1 inclut les voitures personnelles, les voitures à double usage et les minibus. La catégorie N1 comprend les véhicules à double usage affectés au transport de marchandises, les remorques et les véhicules utilitaires ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes.

L'ONSS précise que la cotisation CO₂ est due chaque mois pour chaque véhicule mis à disposition d'un travailleur, même si le travailleur l'a seulement utilisé pendant une partie du mois. Lorsque le travailleur change de véhicule en cours de mois, le véhicule pris en compte sera le véhicule le plus utilisé. Si le travailleur utilise plusieurs véhicules de société sans qu'il ne s'agisse d'un remplacement, la cotisation est due pour chaque véhicule utilisé¹⁹.

¹⁶ Dans ses "Instructions", l'ONSS parle d'"usage autre que strictement professionnel".

¹⁷ L'ONSS précise aussi dans ses "Instructions" que la cotisation CO₂ est également due pour le transport collectif des travailleurs, sauf à certaines conditions strictes.

¹⁸ Cela implique également que, lorsque le travailleur ne doit fournir aucune prestation (vacances ou maladie, par exemple) pendant une longue période (plus d'une semaine), l'employeur doit en principe veiller à ce que le véhicule ne reste pas à la disposition du travailleur pendant cette période.

¹⁹ Instructions de l'ONSS aux employeurs, 2^e trimestre 2005, 3.3.270.

3 Que se passe-t-il si le travailleur paie pour l'usage privé du véhicule?

Dans le système précédent, le travailleur payait généralement une contribution pour l'usage privé de la voiture de société. Lorsque celle-ci correspondait à l'évaluation fiscale (chevaux fiscaux), il n'y avait plus d'avantage et la cotisation de solidarité de 33 % n'était donc pas due par l'employeur. De même, l'employeur ne devait plus non plus retenir le précompte professionnel. Selon le gouvernement, cela aboutissait à ce que seuls 120.000 véhicules (sur 300.000) étaient soumis à l'ancienne cotisation de solidarité.

C'est surtout ce procédé que le gouvernement a voulu contrecarrer par le nouveau système. La nouvelle cotisation de solidarité est ainsi due, indépendamment de l'effort financier éventuel que le travailleur fournit pour l'usage de la voiture. Le fait que le travailleur paie pour l'usage du véhicule n'a donc d'impact que sur le plan fiscal. Ainsi, aucun précompte professionnel ne devra être retenu lorsque le travailleur paie intégralement l'avantage à l'employeur. En revanche, la cotisation de solidarité restera due.

Claeys & Engels

Juin 2010

www.claeysengels.be

Ce document est destiné à donner une information générale sur les aspects fiscaux et de sécurité sociale du sujet traité. Nous veillons bien entendu à la fiabilité de cette information. Cependant, ce document ne contient aucune analyse juridique ou avis et ne peut en aucun cas engager la responsabilité de Claeys & Engels.
