

Véhicules de société

Mars 2015

Table des matières

En bref

1. La cotisation CO2 perçue par l'ONSS	2
1.1. La cotisation patronale CO2 de solidarité	2
1.2. Qui est concerné par la cotisation CO2 ?	2
1.3. Quels sont les véhicules visés par la cotisation CO2 ?	2
1.4. Dans quelles circonstances la cotisation CO2 est-elle due ?	3
1.5. Comment calculer la cotisation CO2 ?	5
1.6. Qui supporte le coût de la cotisation CO2 ?	5
1.7. Quand la cotisation CO2 doit-elle être déclarée pour échapper aux sanctions de l'ONSS ?	6
1.8. Quelles sont les sanctions de la non-déclaration, de la déclaration tardive et de la fausse déclaration de la cotisation CO2 ?	6
2. Le régime fiscal du véhicule de société	8
2.1. L'utilisation du véhicule de société à des fins privées constitue un avantage de toute nature	8
2.2. Qui est concerné par l'avantage de toute nature « véhicule de société » ?	8
2.3. Véhicules soumis à l'imposition	8
2.4. Estimation de l'avantage de toute nature	8
2.4.1. Estimation « forfaitaire » de l'avantage de toute nature	9
2.4.2. Estimation « réelle » de l'avantage de toute nature	13
2.5. Exonération du précompte professionnel sur l'avantage	
Voiture de société pour les déplacements domicile-lieu de travail.	14
2.6. Déduction fiscale des voitures de société	14
2.7. Le vélo de société	14
3. Exemple concret reprenant l'aspect fiscal et social de la mise à disposition d'une voiture de société	15
4.	En pratique
	15
5. Le véhicule de société et le contrat de travail	16
5.1. Principe : le véhicule fait partie de la rémunération	16
5.2. La « car policy » ou le règlement « voiture de société »	16
5.3. Véhicule de société et suspension du contrat de travail	17
5.3.1. Suspension du contrat avec maintien de la rémunération	17
5.3.2. Suspension du contrat sans maintien de la rémunération	17
5.3.3. Conclusion	17
5.4. Véhicule de société et rupture du contrat de travail	17
5.4.1. Rupture avec préavis	17
5.4.2. Rupture avec effet immédiat	17
5.5. Le véhicule de société et la responsabilité du travailleur	18
5.6. Le véhicule de société et l'interdiction de fumer dans les espaces de travail	19

En bref



- **La cotisation patronale de solidarité** •

Lorsque vous mettez un véhicule de société à la **disposition** d'un travailleur pour son **usage privé individuel ou collectif**, vous devez verser à l'ONSS une **cotisation patronale de solidarité**.

Vos délais de déclaration et de modification de cette cotisation sont très courts.

- Vérifiez que vous êtes en ordre chaque trimestre. p.6

Via la DIV et au départ d'une liste de vos véhicules, l'ONSS effectue systématiquement des contrôles et applique automatiquement une sanction pour défaut de déclaration ou pour déclaration incorrecte ou tardive.

- Les sanctions sont **très élevées**.
- Elles peuvent être réduites sur demande à l'ONSS. p.7

- **L'usage personnel du véhicule** •

L'usage personnel du véhicule constitue **un avantage de toute nature pour le travailleur ou le dirigeant d'entreprise**. Cet avantage est soumis au précompte et est repris sur les fiches fiscales.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, la méthode de calcul de cet avantage de toute nature a été modifiée. Le critère du déplacement entre le domicile et le lieu de travail du travailleur laisse place au critère de la valeur catalogue du véhicule.

p.6 et suivantes

Voyez un exemple concret p.15

1. La Cotisation CO2 perçue par l'ONSS

- due.

La cotisation patronale CO2 de solidarité (appelée cotisation CO2) est une cotisation dont la base de calcul est le taux d'émission CO2 du véhicule.

Cette cotisation consiste en un montant mensuel forfaitaire par véhicule que l'employeur met à disposition de ses travailleurs et est payable trimestriellement à l'ONSS.

Elle est de ce fait reprise sur les déclarations trimestrielles à l'ONSS (Déclaration multifonctionnelle ou DmfA).

La cotisation CO2 de solidarité

- est due par chaque employeur qui met à disposition d'un travailleur, de manière directe ou indirecte, un véhicule destiné à un usage autre que strictement professionnel,
- et ce, indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement et/ou l'utilisation de ce véhicule,
- est fonction du taux d'émission de CO2 de chaque véhicule,
- diffère selon le type de carburant utilisé.

Il en découle que :

- La contribution personnelle du travailleur pour l'usage privé de la voiture n'a aucun impact sur le calcul de la cotisation CO2.
- La valeur catalogue et le pourcentage CO2, lequel varie selon le taux d'émission CO2 et le type de carburant utilisé, n'entrent pas en considération pour le calcul de cette cotisation de solidarité. Ils restent toutefois nécessaires pour le traitement fiscal de l'avantage de toute nature.

■ 1.2. Qui est concerné par la cotisation CO2 ? ■

La cotisation CO2 est due par l'employeur lors de la mise à disposition d'un véhicule de société à un travailleur, pour son usage privé.

La cotisation CO2 ne doit pas seulement être versée pour chaque voiture mise à disposition d'un travailleur soumis à la réglementation ONSS mais aussi aux travailleurs exclus du champ d'application de la sécurité sociale et occupés dans un contrat de travail ou dans des conditions similaires à un contrat de travail.

Ex : la cotisation CO2 doit aussi être payée si une voiture est mise à disposition d'un étudiant, d'un apprenti ou d'un stagiaire en formation de chef d'entreprise.

En ce qui concerne les travailleurs en PFI, la cotisation de solidarité pour les véhicules de société n'est pas

1.1. La Cotisation patronale CO2 de solidarité ■

La cotisation CO2 est due, à l'issue de la période de formation, lorsque le travailleur est engagé sous contrat de travail.

La cotisation CO2 ne vise pas les véhicules de société mis à disposition des dirigeants d'entreprise.

■ 1.3. Quels sont les véhicules visés par la cotisation CO2 ? ■

Les véhicules visés sont :

- Catégorie M1 : véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, 8 places assises au maximum (voitures particulières - berline, voiture à hayon arrière, break, cabriolet, coupé - minibus ainsi que les ambulances et corbillards).
- Catégorie N1 : véhicules affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale de 3,5 tonnes.

Quelques cas :

- Les motos/vélocycle ne sont pas soumis à la cotisation CO2.
Si ces véhicules sont utilisés à des fins privées, l'avantage de toute nature qui en découle est soumis aux cotisations de sécurité sociale ordinaires.
L'employeur doit estimer l'avantage retiré de l'utilisation privée de la moto/du vélocycle.
- Les camions ne sont pas visés s'ils ont une masse supérieure à 3,5 tonnes.
- Les utilitaires utilisés à des fins privées sont soumis à la cotisation CO2 sous réserve des nuances apportées au point 1.4.
- La camionnette ou le minibus utilisé pour se rendre du siège au chantier sans jamais être utilisé à des fins privées par les travailleurs ne sont pas soumis à la cotisation CO2.
Par contre, si ce type de véhicule est utilisé par un travailleur pour retourner à son domicile, il y aura application de la cotisation CO2 sous réserve des nuances apportées au point 1.4.
- Les voitures tous terrains et autres 4x4 utilisés à des fins privées sont visés par la cotisation CO2.
- Le véhicule de type « pool car » (ou « multi usages ») utilisé exclusivement à titre professionnel, non affecté à un travailleur en particulier et qui reste chaque soir sur le parking de l'entreprise n'est pas visé par la cotisation CO2 de solidarité.
- Un véhicule de société mis à disposition d'un travailleur X pendant un temps limité (par exemple durant une immobilisation de son propre véhicule) puis passant à un travailleur Y

et ainsi de suite, et pouvant être utilisé à des fins privées, est soumis à la cotisation CO2.

• 1.4. Dans quelles circonstances la cotisation CO2 est-elle due ? •

La cotisation CO2 de solidarité est due lorsqu'un véhicule est mis à disposition du travailleur pour un usage privé, c'est-à-dire un usage autre que strictement professionnel, à savoir :

- pour un usage strictement privé (ex. week-end, vacances) et/ou
- pour parcourir le trajet entre le domicile et le lieu de travail ainsi que
- pour le transport collectif de travailleurs.

Présomption d'utilisation privée du véhicule

Il existe, pour le prélèvement de la cotisation CO2, une **présomption** que le véhicule est mis à disposition du travailleur pour un **usage privé**.

L'employeur peut **renverser cette présomption** s'il prouve :

- soit que le véhicule est mis, à disposition d'une personne qui ne ressort pas du champ d'application de la sécurité sociale des travailleurs salariés (ex.: un gérant indépendant, un PFI,...) ;
- soit que le véhicule n'est utilisé qu'à des fins professionnelles.

Les employeurs qui ne paient pas cette cotisation spéciale pour certains véhicules devront, si l'ONSS leur demande une justification, pouvoir démontrer qu'une de ces deux conditions est rencontrée.

Pour l'appréciation de ces conditions, il est fait une distinction entre les véhicules dits **utilitaires** et les **ordinaires**.

Remarque : par véhicule utilitaire, il y a lieu d'entendre tout véhicule tombant dans le champ d'application de la cotisation CO2 mais qualifié par le fisc de camionnette. Un véhicule dont la banquette arrière est convertible en une plate-forme de chargement est un **véhicule ordinaire** (voiture pour usage mixte) et un véhicule avec un espace de chargement à l'arrière, sans fenêtre et dans lequel aucun passager ne peut (légalement) être transporté, est un **véhicule utilitaire**.

Usage strictement privé

Si un véhicule mis à disposition par l'employeur peut être utilisé à des fins privées, la cotisation CO2 est due. Seul un **usage très occasionnel** (par exemple le travailleur emprunte un véhicule le week-end pour un déménagement et le rapporte ensuite immédiatement) n'entraînera pas le calcul de la cotisation CO2.

L'existence d'une clause du contrat de travail, du règlement de travail ou du règlement « voiture de société » appelé aussi « car policy » au terme de

laquelle l'usage privé du véhicule est interdit, ne suffit pas à prouver l'utilisation strictement professionnelle de ce véhicule.

Il en va de même d'une déclaration sur l'honneur ou d'une police d'assurance excluant de sa couverture les dommages en cas d'usage privé du véhicule.

L'employeur devra être en mesure de présenter, en plus de ces éléments, un règlement « voiture de société » appelé aussi « car policy » contenant, l'interdiction de l'usage privé du véhicule avec :

- un système cohérent qui tient compte, entre autres, de la fonction du travailleur ;
- un système qui prévoit des contrôles de l'employeur relatifs aux usages prohibés (contrôle du nombre de kilomètres parcourus, relevé journalier constatant le dépôt des véhicules...) ainsi que des sanctions suffisamment lourdes pour les contraventions établies ;
- un système qui prévoit que les véhicules ne peuvent rester à la disposition de travailleurs qui n'ont plus effectué de prestations pour une longue période (ex.: plus d'une semaine).

En pratique, l'employeur doit contrôler l'interdiction de l'usage privé du véhicule.

Ex : vérifier le journal de bord du véhicule reprenant le kilométrage avant et après tout déplacement ainsi que sa destination.

L'ONSS peut vouloir reconstituer les distances parcourues et les comparer aux données des factures d'entretien. L'employeur pourrait aussi devoir prouver qu'il a sanctionné un usage prohibé du véhicule.

Pour les véhicules utilitaires, **l'usage privé n'est pas présumé**, mais peut toutefois être établi par constatations des services de l'inspection. L'employeur doit donc veiller à ce que le véhicule utilitaire utilisé pour les déplacements domicile-lieu de travail (voir ci-dessous) ne soit pas utilisé par exemples en soirée, le week-end ou durant les vacances.

Déplacement domicile-lieu de travail

Lorsque le véhicule mis à disposition est utilisé pour effectuer des déplacements **domicile-lieu de travail**, la cotisation CO2 est due, **même si l'usage privé du véhicule est interdit et que cette interdiction est respectée**.

Sont considérés comme **déplacements domicile-lieu de travail**, les déplacements que le travailleur effectue avec un **véhicule ordinaire** de son domicile pour se rendre à un lieu fixe de travail.

Un lieu fixe de travail répond **aux deux conditions suivantes** :

- il s'agit d'un endroit où le travailleur fournit effectivement des **prestations d'une certaine ampleur** (sa propre entreprise, un chantier, un client,...).

Ex : un technicien qui se rend à son entreprise le matin, y répare des appareils l'avant-midi et va les installer chez des clients l'après-midi, se trouve dans ce cas,

même s'il ne regagne pas l'entreprise en fin de journée, mais rentre directement chez lui. Par contre, le travailleur qui se rend à son entreprise uniquement pour charger des marchandises qu'il livre ensuite toute la journée chez des clients, et qui enfin de journée rentre chez lui avec ce véhicule, ne se trouve pas dans ce cas car il ne fournit pas de prestations substantielles dans l'entreprise.

- le véhicule est utilisé **au moins 40 jours sur l'année** pour se rendre au même endroit, que ces jours soient consécutifs ou non. Dès que ces 40 jours sont atteints pour un endroit, la cotisation CO2 est due pour toute l'année (éventuellement limitée à la période pendant laquelle le véhicule a été mis à disposition, par exemple si le véhicule acheté en cours d'année).

Par contre, ne sont pas considérés comme déplacements domicile-lieu de travail, les déplacements que le travailleur effectue **avec un véhicule utilitaire de son domicile** pour se rendre à son lieu de travail, qu'il s'agisse de son entreprise, d'un chantier, d'un client, etc., ou du même endroit où le travailleur se rend le matin pendant toute l'année et d'où il retourne chez lui le soir, même sans avoir eu à utiliser son véhicule durant la journée.

Cela a pour conséquence de soustraire ces véhicules de la cotisation CO2.

Une précision importante est tout de même apportée dans les instructions onss du 1^{er} trimestre 2015. L'onss exige tout de même de déclarer ces véhicules en mentionnant une cotisation de solidarité égale à 0,00 EUR.

Transport collectif de travailleurs

La présomption d'utilisation privée du véhicule est également applicable aux véhicules utilisés pour le transport collectif de travailleurs.

En cas de mise à disposition d'un véhicule utilisé pour des déplacements domicile-lieu de travail tels que définis ci-avant en groupe, la cotisation CO2 de solidarité est due sauf si les conditions suivantes sont réunies :

- Il s'agit d'un système de transport de travailleurs convenu entre partenaires sociaux. Le système doit faire l'objet d'une CCT conclue au niveau de l'entreprise ou du secteur ou de tout autre règlement négocié entre l'employeur et les travailleurs;
- et il s'agit :
 - soit d'un véhicule appartenant à la catégorie N1 (= camionnette), dans lequel, outre le conducteur, au moins 2 autres travailleurs de l'entreprise sont présents pendant au moins 80% du trajet accompli du et jusqu'au domicile du conducteur et si, en outre, l'employeur prouve qu'il n'y a aucun usage privé de ce véhicule.
 Lorsque le véhicule utilisé comprend moins de 3 places ou si l'espace réservé au transport de

personnes est constitué d'une seule banquette ou d'une seule rangée de sièges, il suffit qu'outre le conducteur, au moins un autre travailleur de l'entreprise soit présent pendant au moins 80% du trajet accompli du et jusqu'au domicile du conducteur;

- soit un véhicule appartenant à la catégorie M1 (= voiture, monovolume, minibus) comprenant au moins 5 places, non compris le siège du conducteur, et au maximum 8 places, non compris le siège du conducteur. Dans ce cas, les conditions suivantes doivent être remplies :
 - outre le conducteur, au moins 3 travailleurs de l'entreprise sont habituellement présents pendant au moins 80% du trajet accompli du et jusqu'au domicile du conducteur;
 - le véhicule doit être identifié, conformément à une procédure encore à définir par le Roi, comme étant affecté au transport collectif des travailleurs de l'entreprise.
- L'employeur peut prouver qu'il n'y a aucun usage privé du véhicule.

Carte essence

L'employeur qui met à disposition d'un travailleur une voiture de société et une carte essence pour l'usage privé, doit s'acquitter de la cotisation CO2.

Pour le travailleur qui ne dispose pas d'une voiture de société mais d'une seule carte essence, l'avantage que représente cette carte doit être évalué à sa valeur réelle et être déclaré mensuellement au titre d'avantage de toute nature (Voir point 6 p. 12).

Disposition du véhicule après la fin du contrat de travail

Dès la fin du contrat de travail, il n'y a plus d'avantage attribué par l'employeur à un travailleur sous forme de mise à disposition d'un véhicule de société pour un usage privé.

Le véhicule mis à disposition d'un ex-travailleur (ex.: pensionné ou prépensionné, travailleur licencié avec paiement d'une indemnité de rupture), ne fait plus l'objet du paiement de la cotisation CO2.

Toutefois, l'utilisation du véhicule par l'ancien travailleur constitue un avantage évaluable en argent que l'employeur octroie suite à la fin du contrat de travail.

Des cotisations de sécurité sociale doivent être calculées sur la valeur réelle de l'avantage qui est ajouté aux rémunérations ordinaires du dernier trimestre d'occupation du travailleur.

La valeur réelle de l'avantage correspond à la valeur catalogue du véhicule multipliée par le pourcentage CO2 qui dépend du taux d'émission de CO2 et du type de carburant utilisé par le véhicule (voir les montants établis par l'administration fiscale, p 10).

• 1.5. Comment calculer la cotisation CO2 ? •

La cotisation est fonction du taux d'émissions de CO2 du véhicule et est égale, sur base annuelle, à 9 EUR par gr / km d'émission CO2. Elle est calculée mensuellement et est indexée au 1er janvier de chaque année.

Formules applicables en **2015** :

	Formule de base	Formule indexée : 2015
Véhicule essence	$[(\text{Taux de CO2} \times 9 \text{ EUR}) - 768] : 12$	Formule de base x 1,2051 (*)
Véhicule diesel	$[(\text{Taux de CO2} \times 9 \text{ EUR}) - 600] : 12$	Formule de base x 1,2051 (*)
Véhicule LPG	$[(\text{Taux de CO2} \times 9 \text{ EUR}) - 990] : 12$	Formule de base x 1,2051 (*)
Véhicule électrique (= montant minimum)	20,83 EUR	$20,83 \times 1,2051 (*) = 25,10 \text{ EUR}$

(*) Indice santé du mois de 09/2014 (137,48) OU
1,2051 Indice santé du mois de 09/2004 (114,08)

Comment connaître le taux de CO2 ?

Le taux de CO2 de chaque véhicule est disponible sur le certificat d'immatriculation ou de conformité du véhicule.

Il est également possible d'obtenir le taux de CO2 de chaque véhicule en se connectant sur le site Internet du SPF Santé Publique Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement à l'adresse : www.energivores.be/voiture (Guide CO2).

Une différence de taux entre celui renseigné sur le site précité et celui indiqué sur le certificat d'immatriculation ou de conformité a été constatée pour certains véhicules. Dans ce cas, il convient de retenir le taux de CO2 renseigné sur le certificat d'immatriculation.

Si le certificat de conformité mentionne différentes émissions de CO2 (« cycle urbain », « extra urbain », « mixte ») on doit, selon l'ONSS, tenir compte du taux « mixte ».

Ex : au 01/01/2015 :

Voiture AUDI A4 2.0 TDIE120, Diesel,

Taux d'émission CO2 = 115

Formule voiture Diesel :

$[(\text{Taux d'émission CO2} \times 9 \text{ EUR}) - 600] : 12 \times 1,2051$

Soit : $[(115 \times 9) - 600] : 12 \times 1,2051 = 43,68 \text{ EUR / mois}$

Quelques précisions :

- Pour les véhicules pour lesquels il n'existe aucune donnée concernant le taux de CO2 (e.a. pour les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, pour les voitures plus anciennes...), le taux de CO2 s'élève à 182 gr/km pour les moteurs à essence et à 165 gr/km pour les moteurs diesel. Ces taux par défaut ne sont valables que pour le calcul de la cotisation CO2.

- Pour les véhicules qui sont « transformés » et qui passent de catégorie M1 à N1, la cotisation de solidarité est calculée sur base du taux de CO2 comme s'ils appartenait toujours à la catégorie M1.
- La cotisation CO2 est due par mois civil entamé. Aucun prorata n'est à effectuer pour des parties de mois civils (ex.: entrée ou sortie de service en cours de mois, mise à disposition du véhicule en cours de mois, etc.). Lorsque le travailleur change de véhicule en cours de mois, le véhicule pris en compte est le véhicule le plus fréquemment utilisé.
- Lorsque le travailleur utilise plusieurs véhicules de société sans qu'il s'agisse d'un remplacement, la cotisation est due pour chaque véhicule utilisé.
- La cotisation CO2 reste due pour un véhicule laissé à la disposition d'un travailleur dont le contrat de travail est suspendu (ex.: crédit-temps complet, maladie,...).
- La cotisation CO2 à payer par l'employeur qui met à disposition d'un travailleur un véhicule avec plaque marchand (plaque Z) pour un usage autre que strictement professionnel (c.à.d. pour un usage privé) est à calculer mensuellement sur base du taux d'émission de CO2 du véhicule.
Si plusieurs travailleurs utilisent successivement, au cours du même mois, le même véhicule de société (et donc la même plaque Z) pour leurs déplacements domicile-lieu de travail ou pour un usage strictement privé, ce véhicule devra être déclaré une seule fois dans la DmfA.
Il n'y a qu'une seule cotisation CO2 à payer par véhicule.
De même, si dans un garage, une seule plaque Z est affectée le même mois sur plusieurs véhicules (utilisés par un ou plusieurs travailleurs pour des besoins privés), il n'y a qu'une seule cotisation CO2 à payer.
Cette cotisation sera calculée à partir du taux d'émission de CO2 du véhicule le plus utilisé durant le mois concerné.
Ex : Un travailleur utilise 4 véhicules à usage privé pendant le mois d'avril avec la même plaque Z. La cotisation CO2 sera calculée une seule fois, sur base du taux d'émission de CO2 du véhicule que le travailleur aura le plus utilisé en avril.
Il ne faut donc pas additionner au prorata le nombre de jours d'usage privé (ou le kilométrage privé) des 4 véhicules pour le calcul de la cotisation CO2. Seul un véhicule doit être pris en compte pour le calcul de la cotisation CO2, à savoir le véhicule le plus utilisé par le travailleur.
Si un garage possède 5 plaques Z utilisées pour des besoins privés par 10 travailleurs, il y aura 5 cotisations CO2 à calculer.

• 1.6. Qui support le coût de la cotisation CO2 ? •

L'utilisation d'un véhicule de société par le travailleur ne donne lieu actuellement à aucune perception de

cotisations de sécurité sociale dans le chef du travailleur.

La cotisation CO2 de solidarité est exclusivement mise à charge de l'employeur. Le coût de cette cotisation ne peut être facturé au travailleur, mais elle est intégralement déductible en tant que cotisation sociale liée aux salaires des membres du personnel.

Que peut faire l'employeur pour diminuer le coût de la cotisation CO2 ?

- Intégrer la cotisation CO2 dans le budget que l'employeur accorde à chaque travailleur pour son véhicule de société.
L'accord du travailleur n'est requis que si le budget voiture a été préalablement convenu.
- Une modification du système des avantages de toute nature par une contribution personnelle du travailleur ou une augmentation de la contribution personnelle du travailleur ?
Oui, moyennant l'accord du travailleur – l'employeur ne peut subitement imposer une contribution personnelle ou une augmentation de la contribution personnelle du travailleur.
- Un remplacement du véhicule de société par un véhicule dont l'émission CO2 est moindre ou la reprise unilatérale du véhicule ou encore la limitation de son usage privé ? Oui, moyennant l'accord du travailleur.
L'usage privé du véhicule de société est une rémunération et donc un élément essentiel du contrat de travail.
La modification importante et unilatérale d'un élément essentiel du contrat n'est en principe pas autorisée.
L'employeur pourrait convenir avec le travailleur du remplacement de l'avantage véhicule de société par un autre avantage salarial ou prévoir des dispositions contractuelles permettant une révision de l'avantage
(ex.: mise à disposition d'un véhicule limitée dans le temps ou spécifier dans le contrat que l'usage du véhicule de société n'est pas un élément essentiel du contrat de travail liant les parties, ...).
- Des dispositions contractuelles qui prévoient la révision des modalités d'utilisation du véhicule de société ou ne concéder l'usage privé du véhicule que pour une durée déterminée ? Oui. Dans cette dernière hypothèse, c'est au terme de la durée fixée que l'employeur pourra reprendre le véhicule et fixer, le cas échéant, de nouvelles modalités de mise à disposition.

• 1.7. Quand la cotisation doit-elle être déclarée pour échapper aux sanctions de l'ONSS? •

La cotisation CO2 doit être déclarée dans la DmfA des trimestres concernés par la mise à disposition du véhicule.

L'ONSS accepte des corrections sans sanction uniquement jusqu'au 3e mois qui suit le trimestre concerné :

Ex.: - avant le 30/06/2015 pour le 1e Tr./2015 -
avant le 30/09/2015 pour le 2e Tr./2015 -
avant le 31/12/2015 pour le 3e Tr./2015 -
avant le 31/03/2016 pour le 4e Tr./2015, etc...

Ces dates d'échéance sont les dates d'enregistrement à l'ONSS.

En pratique, pour que les informations et/ou les corrections d'informations soient traitées par le Secrétariat social et envoyées à l'ONSS avant échéance du délai fixé par cet Office, il est impératif de nous communiquer les informations dans les 2 mois qui suivent le trimestre concerné.

A défaut, le Secrétariat social déclinera toute responsabilité si des sanctions sont infligées dans ce cadre.

• 1.8. Quelles sont les sanctions de la non-déclaration, de la déclaration tardive et de la fausse déclaration de la cotisation CO2 ? •

La sanction : dans quels cas ?

Les employeurs qui ne déclarent pas un ou plusieurs véhicules soumis à la cotisation CO2 ou qui commettent une fausse déclaration visant à éluder le paiement de la cotisation ou partie de celle-ci, sont passibles d'une sanction administrative.

En pratique, l'ONSS sanctionne l'employeur qui n'a pas payé les cotisations dues pour des véhicules mis à disposition de travailleurs à des fins privées mais aussi

- l'employeur qui déclare ou qui paie tardivement le montant des cotisations CO2;
- l'employeur qui revoit à la hausse le montant des cotisations CO2 et qui communique tardivement à l'ONSS les nouveaux montants.

Est tardif, l'employeur qui renseigne des montants de cotisation CO2 ou des modifications aux montants de celle-ci après la fin du trimestre qui suit celui auquel la DmfA se rapporte (cfr. point 1.7. ci-dessus).

La sanction : quel montant ?

Lorsque les employeurs sont détectés par les services d'inspection, ils se voient réclamer, à titre de sanction, une indemnité égale au double des cotisations éludées pour chaque véhicule concerné augmentée des majorations (10%) et intérêts (7% sur base annuelle).

Désormais un AR prévoit des possibilités d'exonération de cette sanction.

Lorsque les employeurs se mettent en ordre de cotisation CO2, et que la déclaration ou la modification de déclaration des véhicules soumis à cotisation est enregistrée à l'ONSS après la fin du trimestre qui suit le trimestre concerné par la

déclaration

(ex.: après le 30/06/2015 pour le 1^e Tr./2015 après le 30/09/2015 pour le 2^e Tr./2015 après le 31/12/2015 pour le 3^e Tr./2015)

La sanction consiste en une indemnité égale au double des cotisations éludées par véhicule concerné, sans majorations et intérêts de retard.

En résumé, les sanctions sont appliquées par l'ONSS comme suit :

Origine de la déclaration ou de la modification de déclaration à l'ONSS (DmfA)	Modifications effectuées sur des données reprises dans la DmfA du trimestre concerné	
	Avant la fin du trimestre(*) qui suit celui de la DmfA	Après le trimestre civil(*) qui suit celui de la DmfA
L'Employeur	--	Cotisation doublée
Les services d'inspection	Cotisation doublée + majorations et intérêts	Cotisation doublée + majorations et intérêts

(*) **Rappel :**

Pour éviter toute sanction et afin de tenir compte des délais de traitement et de transmission de l'information, veuillez nous communiquer les éléments de la cotisation CO2 ou les modifications **dans les 2 mois qui suivent le trimestre concerné**. Voyez point 1.7. ci-dessus et « En pratique » - p. 15.

Une réduction de sanction

Les possibilités d'exonération de la sanction « CO2 » sont désormais prévues par un AR. Il est possible d'obtenir une réduction de la sanction de 50% lors de circonstances exceptionnelles ou de 100% pour des circonstances impérieuses d'équité.

Deux situations :

- l'employeur qui a déjà introduit une demande de réduction de sa sanction à l'ONSS n'a aucune démarche supplémentaire à faire pour obtenir cette réduction.
- l'employeur qui n'a pas encore introduit de demande de réduction de sanction doit introduire une requête motivée auprès du service de Perception de l'ONSS.

L'ONSS pourra accorder la réduction si l'origine de la sanction ne vient pas de l'intervention des services d'inspection et si toutes les cotisations de sécurité sociale échues sont payées.

2. Le régime fiscal du véhicule de société

• 2.1. L'utilisation du véhicule de société à des fins privées constitue un avantage de toute nature •

L'utilisation **purement occasionnelle** d'un véhicule de l'employeur, par un membre du personnel, pour un court déplacement à des fins personnelles, continue à être considérée comme un avantage social non imposable.

Par contre, l'utilisation, **à des fins privées**, du véhicule de société mis gratuitement à disposition du travailleur ou du dirigeant d'entreprise constitue, pour celui-ci, **un avantage de toute nature (ATN) soumis à l'impôt et donc au précompte professionnel**.

Cette utilisation du véhicule de société à des fins privées recouvre :

- les **déplacements strictement privés** (pendant les week-ends, pour se rendre en vacances ou à des loisirs, pour effectuer des achats privés ...).

- les **déplacements domicile-lieu de travail**

Il s'agit uniquement des déplacements entre le domicile et le **lieu « fixe » de travail**.

La question de savoir si un lieu de travail est fixe, s'apprécie en fonction de l'ensemble des circonstances de fait ou de droit qui sont propres à chaque cas.

Ex: clauses du contrat de travail, fonction et activités du travailleur, fréquence et régularité des déplacements vers un même lieu de travail, la durée de l'occupation et son lieu...).

Règle des 40 jours

(Circulaire fiscale du 06/12/2007 - AFER 46/2007)

L'administration fiscale a fourni un critère permettant de déterminer si un lieu de travail est fixe ou non.

Est considéré comme lieu de travail fixe, le lieu où la présence du travailleur atteint un total de 40 jours ou plus durant la période imposable.

Ce critère s'applique essentiellement aux représentants commerciaux et aux travailleurs non sédentaires ou mobiles.

En d'autres termes, le lieu d'occupation qui n'est pas le lieu d'occupation principal, mais où le travailleur est présent durant 40 jours ou plus, devient un lieu de travail fixe.

Ces 40 jours ne doivent pas nécessairement être consécutifs.

Attention !

Dès qu'un quota de 40 jours sur un même lieu de travail est atteint, un avantage de toute nature (ATN) doit être calculé.

Cette règle s'applique à tous les travailleurs et pas uniquement aux représentants de commerce.

On prend en considération une occupation significative. Une présence de courte durée durant la journée est exclue.

Notre conseil

Il est important d'opérer un suivi précis du nombre de jours de travail en chaque lieu d'occupation pour chaque travailleur (ou d'inviter le travailleur à tenir une feuille de route).

• 2.2. Qui est concerné par l'avantage de toute nature « véhicule de société » ? •

Contrairement à la cotisation CO₂, le régime fiscal de la mise à disposition d'un véhicule de société vise :

- les **travailleurs salariés et assimilés** (soumis aux cotisations de sécurité sociale) ET
- les **dirigeants d'entreprise** (non soumis aux cotisations de sécurité sociale).

• 2.3. Véhicules soumis à l'imposition •

Tout véhicule mis par un employeur à la disposition d'un travailleur à des fins autres que strictement professionnelles, engendre un avantage de toute nature imposable.

• 2.4. Estimation de l'avantage de toute nature •

Les règles permettant d'évaluer l'avantage de toute nature qui en résulte dans le chef du bénéficiaire diffèrent selon le type de véhicule mis à sa disposition :

- **évaluation forfaitaire** de l'avantage pour les voitures individuelles, voitures-mixtes, minibus et
- fixation de l'avantage sur base de sa **valeur réelle** pour l'utilisation des utilitaires légers / camionnettes, motos, vélos à moteur, ...

Valeur réelle ou évaluation forfaitaire ?

En cas de doute sur la classification du véhicule mis à disposition, référez-vous à sa classification **pour la taxe de circulation**.

Cette classification peut être différente de celle fournie lors de l'inscription du véhicule à la DIV (immatriculation des véhicules).

Ex : le véhicule est inscrit à la DIV comme camionnette mais il n'entre pas dans la définition fiscale de la camionnette. Il doit alors être considéré comme voiture individuelle, voiture à usage mixte ou minibus et l'évaluation de l'avantage se fera sur base forfaitaire. Ceci peut par exemple concerner certains monovolumes et tout-terrain de luxe.

- 2.4.1 Estimation « forfaitaire » de l'avantage de toute nature : voitures individuelles, voitures mixtes et minibus –

Au 1^{er} janvier 2012, le critère de la distance entre le domicile du travailleur et son lieu de travail est remplacé par la **valeur catalogue du véhicule**. Les critères du taux d'émission CO₂ et du type de carburant utilisé servent à déterminer le pourcentage CO₂.

Depuis le 1^{er} mai 2012, cette valeur catalogue est modulée avec un coefficient de dégressivité qui dépend de l'âge du véhicule.

L'avantage annuel calculé sur base de la nouvelle formule ne pourra jamais être inférieur à 1.250 EUR pour l'année 2015 (montant de base : 820 EUR)

Si le travailleur intervient financièrement, cette intervention est déduite du montant de l'avantage (= utilisation partiellement gratuite du véhicule de société).

En d'autres termes :

	Montant de l'avantage forfaitaire – Formule de calcul
Sans intervention financière du travailleur (Utilisation gratuite du véhicule)	<p>Valeur catalogue X 6/7 X pourcentage CO₂ (Voir tableau au point 2) (*)</p> <p>(*) L'avantage annuel calculé ne pourra jamais être inférieur à 1.250 EUR en 2015.</p>
Avec intervention financière du travailleur	<p>2 étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estimation du montant de l'avantage (comme énoncé ci-dessus). - Puis déduction de l'intervention financière du travailleur du montant de l'avantage. <p>En conséquence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si la déduction de la participation financière du travailleur aboutit à un <u>solde positif</u>, c'est ce solde positif qui constitue l'avantage imposable (= intervention partielle). - Au contraire, si la déduction de la participation financière du travailleur est égale à l'avantage, comme il n'y a <u>aucun solde positif</u>, il n'y a aucun avantage. Il est « neutralisé » (= intervention totale).

Remarque :

Le SPF Finances a développé un formulaire de demande par lequel il est possible de demander un calcul de l'avantage taxable lié à l'utilisation d'un véhicule de société pour ses déplacements privés.

Celui-ci est accessible sur le [lien suivant : http://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/voitures_de_societe/](http://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/voitures_de_societe/)

Comment calculer l'avantage « véhicule de société » en pratique ?

1. Comment déterminer la valeur catalogue ?

a. La définition légale.

Au 01/01/2012, par valeur catalogue du véhicule, il faut entendre la **valeur facturée** du véhicule majorée des options complémentaires et de la TVA.

Les éventuelles réductions, diminutions, rabais ou ristournes ne sont pas à déduire de la valeur catalogue.

Il s'agit donc de la valeur théorique du véhicule et non pas ce qui a effectivement été payé pour acquérir ledit véhicule.

Depuis le 01/05/2012, il s'agit du **prix catalogue** de la voiture en cas de vente à un particulier, options et TVA réellement payées comprises.

Les éventuelles réductions, diminutions rabais ou ristournes dont il a été bénéficié pour le véhicule restent indeductibles de la valeur catalogue.

En outre, on applique à cette valeur catalogue un coefficient de dégressivité sous la forme d'un pourcentage. Ce coefficient permettra de tenir compte de l'âge du véhicule à partir de sa 1^{ère} immatriculation. Il est déterminé comme suit :

Période écoulée depuis la 1 ^{ère} immatriculation du véhicule (*)	Pourcentage
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
A partir de 61 mois	70%

(*) Un mois commencé compte pour un mois entier.

Ce coefficient de dégressivité ne s'applique aux ATN qu'à partir du 01/05/2012.

b. Comment déterminer la TVA ?

Au 01/01/2012, pour la détermination de la valeur catalogue, il ne peut être tenu compte d'aucune réduction, diminution, rabais ou ristourne, de sorte que la TVA (qui fait bien partie de la valeur catalogue) doit être calculée sur la valeur catalogue de la voiture de société sans y appliquer la réduction reçue.

A partir du 01/05/2012, il faut tenir compte pour la détermination de la valeur catalogue de la **TVA réellement payée**.

Ex:

Valeur catalogue du véhicule : 28.000 EUR HTVA
Réduction accordée : 3.000 EUR
Valeur catalogue pour le calcul de l'ATN : 28.000 EUR + 21% (sur 25.000 EUR) = 33.250 EUR.

Lorsque le véhicule mis à disposition est une voiture d'occasion, il faut prendre en considération la TVA qui est réellement payée au moment de la vente d'occasion.

Toutefois, lorsque le véhicule est acheté auprès d'un assujetti-revendeur en application du régime particulier d'imposition de la marge bénéficiaire, le montant de la TVA n'est pas mentionné sur la facture

mais le vendeur doit préciser sur la facture ce qui suit : « Livraison soumise au régime particulier d'imposition de la marge bénéficiaire : TVA non déductible ». Dans ce cas, aucune TVA n'entre en compte dans la base de calcul de l'avantage de toute nature.

c. Cas particulier

- Les réductions « fleet »

Au vu de la définition de la valeur catalogue, laquelle interdit de prendre en compte les réductions de prix quelle qu'elle soit, comme le tarif « fleet » se présente sous la forme d'une réduction, il n'y a alors pas lieu d'en tenir compte pour la détermination de la valeur catalogue.

- Les réductions à l'occasion d'actions spéciales

En principe, il ne peut pas être tenu compte, pour la détermination de la valeur catalogue des réductions à l'occasion d'actions spéciales.

Cependant, lorsque le prix catalogue est (temporairement) réduit suite à une action promotionnelle (ex. : salon de l'automobile), ce prix catalogue réduit sert de base de calcul pour l'avantage de toute nature pour autant que ce prix soit **effectivement repris par le constructeur/importateur comme nouveau prix catalogue** dans ses listes de prix et soit d'application générale lors **d'une vente à un particulier**.

- Les packages d'options offerts gratuitement ou à prix réduit

Lorsqu'un package d'options est offert gratuitement, la base de calcul de l'avantage de toute nature est égale à la valeur catalogue majoré du prix des options.

Lorsqu'un package d'options est offert à un prix réduit, la base de calcul de l'avantage de toute nature est égale à la valeur catalogue majorés de la valeur totale des options.

Pour la détermination de la valeur catalogue, il faut tenir compte des options. Les réductions, diminutions, rabais et ristournes ne peuvent pas être pris en compte.

Ex :

Valeur catalogue du véhicule : 30.000 EUR

Prix total de l'option : 4.000 EUR

Réduction sur option : 2.000 EUR

Valeur catalogue pour le calcul de l'ATN : 30.000 EUR + 4.000 EUR + 21% (sur 32.000 EUR) = 40.720 EUR

Cependant, lorsqu'à l'occasion d'actions promotionnelles (salon de l'automobile) des packages d'options sont offerts à un prix inférieur à la somme des prix de chaque option ou lorsqu'un véhicule équipé d'un package d'options est proposé au même prix catalogue qu'auparavant, il ne faut pas considérer cette diminution de prix comme une réduction au sens de la loi. Et ce, à condition que le package d'options spécifiques et/ou le nouveau prix catalogue soit repris **par le constructeur/importateur** dans ses listes de prix

et soit d'application générale lors **d'une vente à un particulier**.

2. Comment calculer le pourcentage CO₂ ?

Pour déterminer le montant de l'avantage « véhicule de société », **la valeur catalogue** (telle qu'évaluée selon les règles reprises ci-dessus) **doit être multipliée par 6/7 et le pourcentage CO₂ qui dépend du taux d'émission CO₂ et du type de carburant du véhicule**.

Type de carburant	Pourcentage CO ₂ en 2015(*)
Essence / LPG / Gaz naturel	$5,5 + [(CO_2 - 110) \times 0,1] \%$
Diesel	$5,5 + [(CO_2 - 91) \times 0,1] \%$
Electricité (= contribution minimale)	4%

(*) Le pourcentage CO₂ doit être de minimum 4% et de maximum 18%

Ex : au 01/01/2015

Voiture AUDI A4 -2.0 TDI, Diesel, CO₂ 134.

Valeur catalogue (options et TVA incluses): 35.601,59 EUR.

Pourcentage CO₂: $5,5 + [(134-91) \times 0,1] = 9,8\%$

Estimation de l'avantage : $(35.601,59 \times 6/7) \times 9,8\% = 2.990,53$ EUR/an, soit un avantage de **245,80 EUR/mois pour le mois d'avril** ($2.990,53 \text{ EUR} : 365 \times 30 = 245,80$ EUR).

Faut-il tenir compte de l'émission de CO₂ indiquée sur le certificat d'immatriculation ou de celle indiquée sur le certificat de conformité ?

Pour connaître l'émission de CO₂ des véhicules concernés, il faut se référer à l'information dont dispose la direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) du SPF Mobilité et Transports.

Si la DIV dispose de cette information, l'émission sera indiquée sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Bien que cette information soit également indiquée sur le certificat de conformité du véhicule qui a été délivré à la réception du véhicule, **c'est l'émission de CO₂ reprise sur le certificat d'immatriculation qui est déterminante pour le calcul de l'avantage de toute nature**.

Il en résulte que lorsque le certificat d'immatriculation ne mentionne pas d'émission de CO₂ et que la DIV ne dispose pas de l'information, il y a toujours lieu d'appliquer la règle mentionnée ci-après, même si l'émission de CO₂ est indiquée sur le certificat de conformité.

Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible sont assimilés :

- aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 205 g/km, s'ils sont propulsés par un moteur à essence;

- aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 195 g/km, s'ils sont propulsés par un moteur au diesel.

Ces taux par défaut ne sont valables que pour l'estimation forfaitaire de l'avantage de toute nature.

3. Soustraire l'intervention financière du travailleur ?

L'intervention personnelle du travailleur dans l'avantage résultant de la mise à disposition d'un véhicule peut être déduite de cet avantage.

Les instructions administratives précisent que cette intervention doit se rapporter à quelque chose (en l'occurrence un véhicule) qui est mis à la disposition par l'employeur. La question de savoir s'il y a bien mise à disposition doit être tranchée à la lumière des circonstances de fait et de droit telles que par exemple les dispositions d'un contrat de leasing.

L'administration n'assimile pas à une intervention personnelle :

- le paiement directement par le travailleur de la totalité des frais d'essence pour ses déplacements domicile-lieu de travail ou pour d'autres déplacements privés ;
- la contribution supportée par le travailleur à l'occasion de dégâts ou d'un accident (exemple : montant de la franchise de l'assurance qui couvre les dégâts du véhicule) ;
- le montage aux frais du travailleur d'un nouveau jeu de pneus hiver (alors que le contrat de leasing ne prévoit pas la mise à disposition de pneus hiver) ;
- le paiement des frais d'essence et de péage pour l'utilisation des autoroutes à l'étranger durant les vacances ;
- les frais de nettoyage du véhicule directement payés par le travailleur ;
- le montant de la prime d'assurance entière payée par le travailleur.

Cependant la situation est analysée de manière différente par l'administration si l'employeur prend en leasing une voiture de société avec carte de carburant et la met ensuite à disposition de son travailleur et lui demande d'intervenir dans les frais de carburant. Dans ce cas, l'intervention du travailleur est considérée comme une intervention personnelle et peut être portée en déduction de l'avantage.

Si le travailleur paie à l'employeur une indemnité qui correspond à l'intégralité de l'avantage (« véhicule de société »), cet avantage ne sera pas repris sur la fiche de paie.

Options payées par le travailleur

L'administration cite l'exemple suivant afin d'illustrer la prise en charge par le travailleur d'un certain nombre d'options.

L'employeur paie 480 EUR comme redevance mensuelle pour une voiture de leasing. Le travailleur souhaite toutefois ajouter un certain nombre d'options supplémentaires à ce modèle standard comme par exemple : une couleur métallisée, un intérieur cuir, des jantes spéciales, etc. La redevance mensuelle pour le leasing du modèle avec les options supplémentaires s'élève à 560 EUR. L'employeur fait supporter ce supplément de prix (560 EUR – 480 EUR = 80 EUR) au travailleur, via une retenue mensuelle sur son salaire net. L'administration accepte la déduction du

supplément de prix du leasing de l'avantage de toute nature à titre d'intervention personnelle. Par ailleurs, l'intervention personnelle peut exclusivement être déduite de l'avantage spécifique auquel l'intervention se rapporte. Cela signifie concrètement que si l'intervention est supérieure à l'avantage évalué forfaitairement, le solde ne peut nullement être déduit ni des rémunérations imposables ni d'autres avantages de toute nature imposables éventuels.

Si la contribution du travailleur pour les options supplémentaires est facturée et payée en une seule fois durant l'année d'acquisition du véhicule, elle doit être déduite de l'avantage, pendant l'année du paiement.

4. Proratation

- 1) Lorsque le travailleur n'a eu le véhicule de société à sa disposition qu'une partie de l'année (ex.: engagement en cours d'année, sortie de service en cours d'année, suspension du contrat sans maintien du véhicule,...), le montant annuel de l'avantage doit être réduit prorata temporis sur base du nombre de jours calendriers.

Pour le calcul du nombre de jours calendrier, il faut tenir compte du premier jour de mise à disposition de la voiture de société, mais pas du dernier jour de mise à disposition au cours duquel la voiture de société est restituée.

Exemple : un travailleur entre en service auprès de son nouvel employeur à partir du 15 septembre et dispose d'une voiture de société à partir de ce même jour.

Le montant de l'avantage sera multiplié par $108/365$ (= nombre de jours calendrier du 15 septembre jusqu'au 31 décembre inclus).

- 2) Si la mise à disposition débute un autre jour que le premier jour du mois ou se termine un autre jour que le dernier jour du mois, il y a lieu, pour ce mois, de déterminer l'avantage en proratisant le nombre de jours calendriers durant lesquels le travailleur a eu le véhicule à sa disposition.

Ex : un travailleur est licencié le 15 août et doit rendre son véhicule de société le jour même. Le montant de l'avantage sera multiplié par $226/365$ (= nombre de jours calendrier du 1^{er} janvier au 14 août inclus).

- 3) En cas de changement de véhicule avec une autre émission CO₂, le montant de l'avantage sera égal à la somme des avantages de chaque véhicule proratisés en fonction de la durée de leur mise à disposition.

Ex : un travailleur change de véhicule de société en date du 10 juillet. L'avantage à calculer sera égal à (montant véhicule 1 x 190/365) + (montant véhicule 2 x 175/365).

- 4) Lorsque le travailleur utilise à des fins privées plusieurs véhicules (exemple véhicules avec plaque marchand (« Z »)), le calcul est aussi effectué sur base du véhicule le plus utilisé sur le mois.

5) Lorsque plusieurs véhicules sont simultanément mis à disposition d'un même bénéficiaire, l'administration fiscale a précisé qu'il y a lieu de cumuler les avantages déterminés en tenant compte de la valeur catalogue et du pourcentage CO2 de chacun des véhicules.

En effet, elle estime qu'il ne faut pas proratiser car il est fréquent que le second véhicule soit utilisé par un autre membre de la famille du travailleur visé.

6) Lorsqu'un travailleur dispose temporairement d'un véhicule de transition, avant d'avoir la disposition de sa voiture de société (« définitive », il sera tenu compte de ce véhicule. Dans ce cas, l'ATN sera égal à la somme des avantages de chaque véhicule proratisés en fonction de la durée de leur mise à disposition.

Ex : Le travailleur dispose d'un véhicule de transition du 1^{er} mars au 1^{er} juin, date à laquelle il reçoit son véhicule définitif. L'avantage sera égal à (montant véhicule 1 x 92/365) + (montant véhicule 2 x 214/365).

7) Lorsqu'un travailleur dispose d'un véhicule de société exclusivement pour ses déplacements de service et pour les déplacements domicile-lieu de travail mais pas pour les déplacements strictement privés pendant les week-ends, vacances ou temps libre, etc. ?

Dans ce cas, le travailleur dispose d'une voiture de société qu'il peut utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail. Par conséquent, il est bien question d'une utilisation à des fins personnelles de la voiture de société et l'avantage qui en résulte doit être évalué sur base forfaitaire.

Le fait que le travailleur ne puisse pas utiliser la voiture de société pour des déplacements strictement privés pendant les week-ends, vacances ou temps libre, pour faire des achats privés, etc., n'implique pas que l'avantage doive être réduit. En effet, la détermination forfaitaire de l'avantage est indépendante de l'intensité ou de la fréquence de l'utilisation effective du véhicule.

5. Cas particulier : le transport collectif organisé

Il s'agit notamment du transport en commun de membres du personnel, organisé par l'employeur, au moyen de tout véhicule susceptible de permettre le transport d'au moins 2 personnes.

En présence d'un transport collectif organisé se pose la question de l'existence d'un avantage de toute nature pour le conducteur du véhicule ainsi que pour les passagers.

En ce qui concerne les travailleurs passagers, l'avantage résultant de l'utilisation d'un transport collectif pour effectuer les déplacements du domicile au lieu de travail est un avantage social non imposable.

Pour le conducteur, l'avantage qui résulte de l'utilisation du véhicule mis à disposition dans le cadre d'un transport collectif organisé peut être considéré

comme un avantage social non imposable pour autant que les conditions suivantes sont remplies :

- l'employeur fixe les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif et il en surveille l'utilisation par les travailleurs;
- les règles d'utilisation du transport collectif ainsi que les conditions d'indemnisation doivent faire l'objet de conventions collectives ou individuelles écrites conclues entre l'employeur et chaque travailleur ;
- le travailleur est désigné par l'employeur pour conduire le véhicule;
- le véhicule ne peut pas être utilisé pour des déplacements purement privés;
- la part de covoiturage (à savoir le trajet domicile – lieu de travail effectué par plusieurs personnes ensemble dans une seule et même voiture) dans le trajet total doit être essentielle. Ce qui signifie que cette part doit s'élever à au moins 80% pour le conducteur.

Si une de ces conditions n'est pas remplie, il y aura lieu de calculer un ATN pour le conducteur.

6. Cas particulier : La carte essence

Lorsque le travailleur bénéficie d'un véhicule de société et d'une carte essence destinés à son usage privé, l'avantage de la carte essence est compris dans l'avantage en nature (« véhicule de société ». En effet, la formule, suivant laquelle on multiplie la valeur catalogue par 6/7 par le pourcentage CO2, lequel dépend du taux d'émission CO2 et du type de carburant, tient compte d'une carte essence gratuite.

7. Cas particulier : Les périodes de non-utilisation temporaire du véhicule

1) En cas d'entretien ou de réparation dans un garage ?

Un travailleur est imposé sur l'avantage résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par son employeur. Le fait que le travailleur n'ait pas pu utiliser temporairement son véhicule en raison d'un entretien ou d'une réparation n'enlève rien à la mise à disposition de ce véhicule par l'employeur, de sorte que cette situation n'a aucune influence sur le calcul de l'avantage. Par conséquent, l'avantage relatif à la voiture de société ne peut pas, le cas échéant, être diminué prorata temporis en fonction de la durée de l'entretien ou de la réparation.

Lorsqu'un travailleur peut utiliser un véhicule de remplacement pendant l'entretien ou la réparation de sa voiture de société, il ne faut pas tenir compte de ce véhicule de remplacement pour la détermination de l'avantage de toute nature.

2) En cas d'absences normales telles que les jours de vacances, les jours de compensation, les jours de récupération, congés de circonstance, congés de maladie, etc ?

Les absences normales telles que les jours de vacances, les jours de compensation, les jours de récupération, congés de circonstance, congés de maladie, jours de formation, déplacements de service à l'étranger, etc., n'ont aucune influence sur le calcul de l'avantage de toute nature. Par conséquent, l'avantage évalué forfaitairement ne peut pas être réduit prorata temporis.

En effet, un avantage est calculé dès qu'une voiture de société est mise à disposition. Le calcul forfaitaire de cet avantage est totalement indépendant de l'intensité ou de la fréquence de l'utilisation effective de la voiture de société. Le fait qu'un travailleur ne puisse pas utiliser sa voiture de société en raison par exemple d'un voyage à l'étranger ou d'une maladie temporaire n'enlève rien à la mise à disposition de sa voiture de société par son employeur, de sorte que l'avantage évalué forfaitairement ne peut pas être réduit prorata temporis.

3) En cas d'absence de longue durée du travailleur pour cause de maladie grave ?

Si, dans la convention concernant l'utilisation personnelle d'un véhicule mis à disposition par l'employeur (car policy), une clause prévoit la restitution obligatoire du véhicule en cas d'absence de longue durée pour cause de maladie grave, aucun ATN ne doit être imposé pour cette période si le véhicule est effectivement restitué. Dans ce cas, la mise à disposition est suspendue, de sorte que l'avantage peut être réduit prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier pendant lesquels la mise à disposition a été suspendue.

En revanche, lorsque le travailleur ne doit pas restituer le véhicule (ou le restitue volontairement), un avantage sera bien imposé pour la période d'absence de longue durée pour cause de maladie grave. En effet, la mise à disposition du véhicule n'aura pas été suspendue pendant la période concernée.

8. Cas particulier : Les « véhicules de pool »

Lorsqu'un travailleur a la disposition d'une voiture faisant partie d'un pool de véhicules, qu'il peut l'utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail et/ou pour les déplacements strictement privés pendant les week-ends, vacances ou temps libre, pour faire des achats privés, etc., un avantage doit être calculé compte tenu de l'utilisation à des fins personnelles qui est faite de ce véhicule.

Lorsqu'un travailleur utilise différentes voitures de pool qui ont une valeur catalogue et/ou une émission de CO₂ différente, il faut tenir compte, pour la fixation de l'avantage imposable d'un mois, de la voiture de pool qui a été la plus utilisée durant ce mois par le travailleur concerné.

Exception : si un travailleur utilise un véhicule de pool pour des raisons familiales exceptionnelles, il ne faut pas calculer un avantage. Mais cette utilisation doit se faire dans des circonstances très exceptionnelles.

Cette position s'applique également, lorsqu'un travailleur effectue de manière purement fortuite, quelles que soient les circonstances, un court déplacement avec une voiture de pool.

9. Cas particulier : Le contrat de leasing « 6 roues »

De tels contrats prévoient la mise à disposition d'une voiture de société ainsi que d'un scooter ou d'un vélo. Dans ce cas, 2 véhicules sont simultanément mis à disposition du bénéficiaire, de sorte qu'un avantage doit être calculé pour les deux véhicules.

Pour la mise à disposition de la voiture de société, l'avantage de toute nature est évalué forfaitairement alors que l'avantage résultant de l'utilisation personnelle d'un scooter ou d'un vélo est compté pour la valeur réelle qu'il a dans le chef du bénéficiaire.

En général, la solution peut être trouvée dans la réponse à la question : « quel montant le bénéficiaire devrait-il payer dans des circonstances normales pour obtenir un tel avantage ? ».

Exception : Lorsqu'une voiture de société est combinée avec un vélo d'entreprise et que ce vélo est effectivement utilisé pour les déplacements du domicile au lieu de travail, il ne faut pas calculer d'avantage pour la mise à disposition du vélo d'entreprise.

10. Cas particulier : Disposition du véhicule après la fin du contrat de travail

Lorsqu'un véhicule mis à disposition durant l'activité professionnelle est conservé par l'ex-travailleur (ex.: travailleur licencié ou prépensionné), ce dernier bénéficie d'un avantage qui doit être considéré comme de la rémunération imposable.

Le véhicule ne sert plus qu'aux déplacements privés. L'avantage de toute nature est calculé sur base de la formule : valeur catalogue x 6/7 x pourcentage CO₂.

Le montant obtenu est soumis au précompte professionnel.

- 2.4.2. Estimation « réelle » de l'avantage de toute nature : motos, vélos, utilitaires légers, camionnettes -

L'estimation forfaitaire de l'avantage de toute nature concerne les voitures personnelles, les voitures de double emploi (mixtes) et les minibus, tant neufs que d'occasion, **à l'exception des autres moyens de déplacement** (motocyclettes, vélos, camionnettes, etc...) – voir point 2.4.

Pour ces derniers, l'avantage doit être fixé sur base de sa valeur réelle pour le bénéficiaire (montant qui aurait dû être dépensé pour un même avantage) sous déduction de la participation financière de ce dernier. Dans la pratique, l'estimation de l'avantage découle souvent du coût du véhicule tel qu'il ressort de la comptabilité ou se base sur des tarifs de location ou est déterminé en utilisant l'outil de calcul du prix de revient kilométrique (PRK) sur le site du Moniteur automobile www.moniteurautomobile.be (rubrique

prix de revient au km) et est multiplié par le nombre de kilomètres privés réels.

Ex:

Mobilité lieu de travail 100 km par jour, soit 21.000 km (210 jours de travail) + l'utilisation strictement privée (ex.: 7.200 km). Total de 28.200 km.

Soit l'évaluation de la valeur réelle pour une volkswagen Golf Plus 1.9 TDI 90 Confortline : 28.200 X PRK 0,26 = 7.332 € bruts/an.

• 2.5. Exonération du précompte professionnel sur l'avantage voiture de société pour les déplacements domicile-lieu de travail •

Le Code des impôts sur les revenus exonère de l'impôt des personnes physiques, sous certaines conditions et dans certaines limites, les indemnités accordées aux travailleurs, par leur employeur, en remboursement de leurs frais personnels de déplacement du domicile au lieu de travail.

Pour bénéficier de cette exonération sur l'**indemnité** payée par l'employeur pour les frais de **déplacement domicile – lieu de travail**, les conditions suivantes doivent être réunies :

- le travailleur opte pour l'application du forfait légal dans sa déclaration fiscale;
- le travailleur utilise un autre moyen de transport que les transports en commun, un transport collectif organisé par l'employeur ou un vélo (ex.: son propre véhicule).

L'exemption fiscale vaut tant pour les indemnités déplacement domicile – lieu de travail effectué avec une voiture propre que pour le **déplacement domicile – lieu de travail effectué avec une voiture mise à disposition**.

L'exonération fiscale est de 380 EUR pour l'exercice d'imposition 2016 (année de revenus 2015).

L'administration fiscale a confirmé que cette exonération était cumulable avec l'exonération fiscale de l'intervention de l'employeur dans les frais de transport en commun utilisé par le travailleur pour ses déplacements domicile – lieu de travail.

Cette exemption peut être appliquée dans le précompte professionnel pour autant que le travailleur confirme par écrit à son employeur qu'il ne réclamera pas, lors de la déclaration de ses revenus pour l'année concernée, ses frais professionnels effectifs.

A défaut de connaître la manière dont le travailleur détermine ses charges professionnelles, le Secrétariat social n'applique pas cette exemption dans le calcul du précompte professionnel.

• 2.6. Déduction fiscale des voitures de société •

La mesure dans laquelle les frais de voiture sont fiscalement déductibles pour une société, dépend des émissions de CO2 du véhicule.

Cette limitation de la déductibilité est applicable à tous les véhicules utilisés par la société (neufs, d'occasions, achetés, loués ou pris en leasing).

Cette limite vaut aussi pour les frais de voiture remboursés à des tiers donc aussi pour les indemnités payées aux travailleurs pour les kilomètres professionnels qu'ils effectuent avec leurs propres véhicules.

Emissions de CO2 (en grammes de CO2 par kilomètre)			Pourcentage de déductibilité
Electrique	Diesel	Essence	
0			120
	< 60	< 60	100
	61 au 105	61 au 105	90
	106 au 115	106 au 125	80
	116 au 145	126 au 155	75
	146 au 170	156 au 180	70
	171 au 195	181 au 205	60
	> 195	> 205	50

Cette règle est applicable dans le cadre de l'impôt des sociétés. En ce qui concerne l'impôt des personnes physiques, les frais automobiles ainsi que les frais de carburant ne sont déductibles qu'à concurrence de 75%.

La cotisation CO2 est aussi intégralement déductible en tant que cotisation liée au salaire des membres du personnel.

Outre ces limitations, depuis le 01/01/2012, une dispense non admise de 17% de l'avantage de toute nature est appliqué.

• 2.7. Le vélo de société •

Afin de stimuler la mise en place d'un système de vélo d'entreprise, il est désormais prévu que la mise à disposition d'un vélo à un travailleur, frais d'entretien et de garage compris, bénéficie d'une exonération à l'impôt des personnes physiques.

L'exonération porte sur l'avantage total résultant de la mise à disposition pour autant que la bicyclette soit effectivement utilisée pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

La mise à disposition d'un vélo d'entreprise est cumulable avec l'indemnité kilométrique exonérée.

Tous les frais que l'employeur avance :

- pour les abris à bicyclette construits ou reconstruits,
- pour la mise à disposition de vestiaires ou l'aménagement de sanitaires,
- pour la mise à disposition de bicyclettes (ou équipements) aux membres du personnel, peuvent être déduits jusqu' à 120 %.

3. Exemple concret reprenant l'aspect fiscal et social de la mise à disposition d'une voiture de société

- **Données**

- Voiture de société utilisée pour des déplacements domicile /lieu de travail fixe et pour des déplacements privés.
- Valeur catalogue : 28.600 EUR.
- Voiture AUDI A4 2.0TDI, Diesel CO2, 134.

Cas 1 : pas de contribution personnelle du travailleur.

Cas 2 : neutralisation de l'avantage par une contribution du travailleur couvrant la totalité des kilomètres parcourus.

- **Estimation de l'avantage de toute nature -**

Pourcentage CO2 : $5,5 + [(134 - 91) \times 0,1] \% = 9,8\%$ -
 Estimation de l'avantage de toute nature : 28.600 EUR
 $\times 6/7 \times 9,8\% = 2.402,40$ EUR / an.
 Soit un avantage de **197,46 EUR / mois** (= 2.402,40 EUR/365X30 pour le mois d'avril).

- **Sur le plan fiscal**

Cas 1 :

- Avantage du travailleur = **197,46 EUR**
- Le montant mensuel de l'avantage de toute nature (197,46 EUR) est ajouté à la rémunération imposable du travailleur afin de calculer le précompte professionnel dû et déduit ensuite du net

- Le montant mensuel de l'avantage de toute nature (197,46 EUR) est ajouté à la rémunération imposable du travailleur afin de calculer le précompte professionnel dû et déduit ensuite du net..

Cas 2 :

Pas d'avantage de toute nature dans le chef du travailleur. Il est neutralisé.

- **Sur le plan social : cotisation CO2**

Cas 1 et Cas 2

Voiture AUDI A4 AVANT-2.0TDI, Diesel

Taux d'émission CO2 = 140

(voir site www.energivores.be/voiture (Guide CO2) ou certificat de conformité).

Formule voiture Diesel : $[(\text{Taux d'émission CO2} \times 9 \text{ EUR}) - 600] : 12 \times 1,2051$

Soit : $[(140 \times 9) - 600] : 12 \times 1,2051 = \mathbf{66,28 \text{ EUR / mois}}$.

La cotisation CO2 est payable trimestriellement à l'ONSS. Elle est reprise sur la déclaration DmfA (ainsi que le numéro de la plaque d'immatriculation).

4. En pratique

La cotisation CO2 en pratique

- **La cotisation CO2**

La cotisation CO2 est payable trimestriellement à l'ONSS et est reprise sur la déclaration DmfA.

Pour nous permettre d'établir correctement cette déclaration DmfA, il vous appartient de nous communiquer certaines données obligatoires pour chaque travailleur concerné :

- sur la feuille renseignement travailleur (FRT) : les éléments permettant le calcul de la cotisation (type de carburant, taux d'émission CO2, numéro plaque d'immatriculation, date de début et, si connue, la date de fin d'utilisation du véhicule);
- sur les relevés de prestations : toute modification des renseignements fournis.

Le montant de la cotisation CO2 calculée sur base des éléments fournis se retrouve également sur les relevés de prestations.

- **Indexation du montant de la cotisation CO2**

Nous indexons le montant de la cotisation CO2 au 1^{er} janvier de chaque année.

Vous ne devez donc pas nous communiquer le montant indexé de la cotisation CO2.

- **Que faire en cas de changement des données transmises ?**

Toute modification ultérieure (changement du numéro de plaque d'immatriculation, autre montant mensuel de cotisation CO2 en cours d'année car changement de véhicule, suspension temporaire de la mise à disposition de la voiture de société, etc.) seront à mentionner expressément **sur le relevé de prestations du(des) mois concerné(s) !**

En d'autres termes et pour rappel, les cotisations à déclarer ou les modifications à effectuer aux montants des cotisations CO2 doivent nous parvenir **au plus tard 2 mois après le trimestre concerné :**

max. 31 mai 2015 pour le 1^{er} trimestre 2015, max. 31 août 2015 pour le 2^e trimestre 2015, max. 30 novembre 2015 pour le 3^e trimestre 2015, max. 29 février 2016 pour le 4^e trimestre 2015, etc...

L'avantage fiscal en pratique

• **Premier mois de la mise à disposition du véhicule**
S'il y a un avantage de toute nature à déclarer pour votre travailleur, nous vous demandons de mentionner **les informations suivantes** sur la feuille de renseignement travailleur ou sur votre relevé de prestations.

Soit l'évaluation de l'avantage se fait sur base de la valeur réelle (moto, véhicule utilitaire, ...)

Le montant de l'avantage est déterminé par vos soins. Il correspond au coût du véhicule tel qu'il ressort :

- soit de la comptabilité
- soit il se base sur des tarifs de location
- soit il est déterminé en utilisant l'outil de calcul du prix de revient kilométrique (PRK) sur le site du Moniteur automobile www.moniteurautomobile.be (rubrique prix de revient au km).

Le résultat est, dans chaque cas, multiplié par le nombre de kilomètres privés réels.

Soit l'évaluation de l'avantage sur base de l'estimation forfaitaire (voiture de société)

Pour nous permettre d'établir correctement ce calcul, il vous appartient de nous communiquer certaines

données obligatoires pour chaque travailleur concerné :

- Le taux d'émission CO2 du véhicule;
- Le type de carburant utilisé par ce véhicule;
- La valeur catalogue du véhicule ;
- La date de la 1^{ère} immatriculation du véhicule ;
- La date de début et de fin de l'utilisation du véhicule ;

L'éventuelle intervention financière du travailleur.

- **Que faire en cas de changement des données transmises au Secrétariat social ?**

Il est indispensable de nous communiquer tout changement intervenant dans la situation du travailleur bénéficiant d'un véhicule de société (exemple : le véhicule qui change de taux de CO2, ...).

Il en est de même en cas de modification de l'intervention du travailleur.

5. Le véhicule de société et le contrat de travail

En complément de la rémunération en espèces, le travailleur bénéficie parfois d'avantages acquis en vertu du contrat de travail, tels que la mise à disposition par l'employeur d'un véhicule de société pour un usage privé.

Que se passe-t-il lorsque le travailleur prend ses vacances ou est en congé de maladie ?

Peut-il garder le véhicule pour son usage privé ?
Qu'en est-il s'il prend un crédit-temps, un congé parental ... ?

Bref, le travailleur conservera-t-il la voiture de société dans tous les cas de suspension du contrat de travail ?
De même, que se passe-t-il lorsque le contrat de travail est rompu ?

• 5.1. Principe : le véhicule fait partie de la rémunération •

La mise à disposition d'un véhicule de société pour l'usage privé du travailleur est considérée comme un élément de sa rémunération. Le travailleur bénéficie, d'un avantage rémunérateur qui fait partie intégrante de son salaire.

En cas de maladie, de vacances, de congé de maternité, ... le contrat de travail est suspendu.

Concrètement, les droits et obligations des parties sont temporairement « gelés » et l'employeur peut s'abstenir de payer la rémunération au travailleur. Dès lors, ce dernier doit en principe **restituer** le véhicule de société à l'employeur (voir rubrique 5.3. – p.17).

• 5.2. La « car policy » ou le règlement « voiture de société » •

La « car policy » doit définir les modalités et limites de l'utilisation du véhicule de société et préciser les obligations respectives de l'employeur et du/des travailleur(s).

La « car policy » va, par exemple, préciser :

- l'usage qui peut être fait du véhicule de société (utilisation privée ou non, limitation du nombre de kilomètres privés).

Si l'employeur prévoit l'interdiction de l'usage privé du véhicule, la « car policy » précisera les contrôles qui seront opérés et les sanctions appliquées en cas de contraventions aux usages prohibés.

La « car policy » peut aussi prévoir les modalités d'utilisation du véhicule de société pour des déplacements à l'étranger, durant les vacances,

- l'utilisation en bon père de famille du véhicule de société, l'obligation de restituer le véhicule en bon état et les sanctions en cas de restitution d'un véhicule endommagé.

- les sanctions en cas d'usage abusif du véhicule de société.

- le sort du véhicule lorsque le contrat de travail est suspendu (vacances, maladie ... du travailleur) pendant une longue période (plus d'une semaine) et lorsque le contrat de travail prend fin.

- les règles et les modalités d'organisation d'un transport collectif.

- les règles de responsabilité liées à l'utilisation d'un véhicule de société et les limites de l'assurance du véhicule.

- les règles d'utilisation de la carte essence.
- les règles de fixation de l'avantage de toute nature sur le plan fiscal.
- l'intervention personnelle du travailleur.

• 5.3. Véhicule de société et suspension du contrat de travail •

- 5.3.1. Suspension du contrat sans maintien de la rémunération : crédit-temps, congés thématiques, congé de maternité, congé sans solde, grève, ... -

En cas de maladie, de vacances, ou de jour férié, ... le travailleur continue à être rémunéré par l'employeur, sous certaines conditions et dans certaines limites.

- **Vacances**

Pour tous les jours de vacances, l'employé bénéficie du pécule simple, c'est-à-dire la rémunération normale.

Cette rémunération inclut les avantages acquis en vertu du contrat et, dès lors, **l'employé peut bénéficier de l'usage du véhicule de société pendant ses vacances.**

Il pourrait même, en principe, partir en vacances avec ce véhicule, à moins qu'il en ait été convenu autrement.

L'usage d'un véhicule de société à des fins privées ne doit pas être pris en considération tant pour le calcul du double pécule de vacances dû en cours d'exécution du contrat que pour l'établissement du pécule de départ.

- **Maladie**

Pendant les trente premiers jours d'incapacité du travailleur, l'employeur lui paie directement tout ou partie de sa rémunération habituelle (salaire garanti). Dès lors, le véhicule de société ne pourra pas être réclamé au travailleur durant cette période.

L'usage privé du véhicule étant maintenu, il n'y a pas lieu de prendre en considération la valeur en espèces de l'avantage pour le calcul du salaire garanti.

Après l'échéance des trente premiers jours, l'employeur n'est cependant plus tenu de payer le salaire garanti et il pourra demander, en principe, la restitution du véhicule de société.

Il n'est pas rare, toutefois, qu'en vertu d'une disposition conventionnelle (clause contractuelle ou disposition contenue dans le règlement de travail) ou d'une « car policy » ou encore, d'un usage (général, constant et fixe), la voiture soit laissée à la disposition du travailleur avec ou sans compensation financière.

- **Jour férié**

Le travailleur a en principe droit à la rémunération des jours fériés et en conséquence, **il peut conserver le véhicule.**

L'usage privé du véhicule étant maintenu, il n'y a pas lieu de prendre en considération la valeur en espèces de l'avantage dans le calcul de la rémunération due pour les jours fériés.

- **Petits chômages (PC) ou congés de circonstance**

A l'occasion de certains événements (mariage, décès, communion solennelle...), le travailleur est autorisé à

s'absenter du travail avec maintien de sa rémunération normale. L'employeur ne peut donc exiger la restitution de la voiture de société pendant les jours de petits chômages et il n'y a pas lieu de tenir compte de la valeur en espèces de l'avantage pour le calcul de la rémunération due pour ces journées.

- 5.3.2. Suspension du contrat sans maintien de la rémunération : crédit-temps, congés thématiques, congé de maternité, congé sans solde, grève, ... -

En cas, de congé sans solde, de crédit-temps ou de congés thématiques, pris sous la forme d'une suspension totale du contrat,... l'employeur est dispensé de payer la rémunération au travailleur. L'employeur aura dès lors toute latitude pour demander au travailleur la restitution du véhicule de société.

Cette liste n'est pas exhaustive. Il existe d'autres hypothèses de suspension du contrat qui donnent lieu ou non à maintien de la rémunération. Il conviendra d'analyser au cas par cas ces situations.

- 5.3.3. Conclusion -

La mise à disposition du véhicule de société pendant les périodes de suspension dépend de la question du maintien de la rémunération. Soit la rémunération est maintenue, et le travailleur conserve le véhicule. Soit elle est suspendue, et il devra en principe restituer le véhicule. Il faut donc procéder à une analyse des situations au cas par cas.

Cette tâche peut se révéler ardue et aboutir à des résultats surprenants pour l'employeur.

Pour éviter ces difficultés, il est préférable d'adopter une « **car policy** » (addendum au contrat de travail / règlement de travail) et de déterminer dès le départ, dans le contrat de travail par exemple, le sort donné au véhicule en cas de suspension du contrat.

• 5.4. Véhicule de société et rupture du contrat de travail •

- 5.4.1. Rupture avec préavis-

Aucune difficulté en cas de rupture de contrat moyennant préavis. En effet, pendant l'écoulement du préavis, le contrat de travail subsiste en tous ses éléments.

Le travailleur conserve donc la jouissance de son véhicule de société jusqu'à l'expiration du délai de préavis.

-5.4.2. Rupture avec effet immédiat -

En cas de licenciement moyennant paiement d'une indemnité compensatoire de préavis, le travailleur recevra le salaire (et les avantages acquis en vertu du contrat de travail) correspondant à la durée du délai de préavis.

L'avantage constitué par le véhicule de société doit être inclus dans la base de calcul de l'indemnité compensatoire de préavis. La rupture du contrat de travail produisant des effets immédiats, le travailleur

doit restituer immédiatement le véhicule dont il disposait.

• 5.5. Le véhicule de société et la responsabilité du travailleur •

L'article 18 de la loi du 03/07/1978 relative aux contrats de travail limite les cas de mise en cause de la responsabilité d'un salarié par l'employeur.

La responsabilité civile du travailleur peut uniquement être engagée en cas de faute lourde (ex.: un accident de roulage résultant du non-respect d'un feu rouge, le dépassement dans un virage dangereux, la conduite en état d'ébriété) ou de dol (ex.: la destruction volontaire du véhicule de société), ou de faute légère habituelle commise dans le cadre de la relation de travail (ex.: endommager plusieurs fois le véhicule de société suite à des manœuvres inadéquates).

Par application de l'article 1384 du Code civil, le travailleur étant le préposé de l'employeur, ce dernier sera éventuellement tenu d'indemniser le tiers préjudicié (responsabilité du ((commettant » en cas de dommages dus à la faute de ses ((préposés »).

Par contre, le travailleur est seul responsable des **infractions pénales** qu'il commet. Le travailleur reste donc responsable sur le plan pénal même lorsque l'infraction a été commise pendant les heures de travail et dans le cadre de l'exécution du contrat de travail.

Il est seul responsable du paiement des amendes prévues par la loi pénale. Toutefois, dans certaines matières (ex.: lois relatives à la police de la circulation routière), l'employeur est tenu civilement responsable vis-à-vis de la victime et solidairement responsable du paiement des amendes.

En cas de paiement de l'amende par l'employeur, ce dernier pourra en réclamer le remboursement au travailleur sans que celui-ci puisse lui opposer l'exonération de responsabilité de l'article 18 de la loi du 03/07/1978.

Comment ?

Soit directement auprès du travailleur qui rembourse l'amende à son employeur soit , via une retenue sur salaire.

La loi sur la protection de la rémunération énumère limitativement les retenues que l'employeur peut effectuer sur la rémunération du travailleur. Parmi celles-ci ((les avances en argent faites par l'employeur » (art. 23, §1^{er}, 4^o de la loi du 12/04/1965).

Le paiement de l'amende par l'employeur peut être considéré comme une avance qu'il fait à son travailleur.

Dès lors, une retenue sur salaire peut être envisagée à concurrence de maximum 20% de la rémunération nette.

Le montant de l'amende peut aussi être retenu, sans limite, sur les montants dus au travailleur qui ne constituent pas de la rémunération au sens de la loi du 12/04/1965 concernant la protection de la rémunération du travailleur (ex.: les pécules de vacances). L'article 23 ne réglemente en effet que les retenues sur la rémunération.

Amende de roulage

L'employeur qui paie ou rembourse une amende routière encourue par le travailleur dans l'exercice de ses fonctions est redevable, depuis le 01/01/2009, **d'une cotisation de solidarité de 33%** sur le montant payé ou remboursé.

L'amende payée par l'employeur ne doit pas être considérée comme une rémunération. Dans le but d'éviter que l'employeur n'incite ses travailleurs à commettre des infractions, le législateur a voulu alourdir la prise en charge par l'employeur de ces amendes. Ainsi, depuis le 01/01/2009, une cotisation de solidarité de 33 % est perçue sur le montant payé par l'employeur ou remboursé au travailleur.

Depuis septembre 2009, le SPF Finances a diffusé sa position quant **au sort fiscal** à réserver aux amendes de roulage. Il y a désormais lieu d'opérer une distinction selon que l'infraction cadre ou non dans l'exercice normal de la profession concernée, tel qu'il ressort des usages ou des directives transmises par l'employeur

Ex : les prestataires d'aide doivent, dans l'exercice de leur tâche, se rendre rapidement en un lieu précis, et se faisant, commettent une infraction de circulation. Dans ce cas, les sommes payées ou remboursées à titre d'amende devront être considérées comme des frais propres à l'employeur.

Dans les autres cas, le paiement ou le remboursement de ces sommes doit être considéré comme un avantage de toute nature imposable.

Les amendes de roulage ne peuvent, en principe, pas être considérées comme des frais professionnels déductibles.

Ceci n'est toutefois pas applicable pour l'employeur lorsque l'amende qu'il prend en charge débouche sur un avantage de toute nature pour le travailleur. Dans ce cas, l'employeur peut déduire l'amende comme frais professionnel pour autant qu'il le justifie par la production d'une fiche individuelle et d'un relevé récapitulatif.

La cotisation est due en cas de paiement ou de remboursement de l'amende mais aussi sur les sommes versées ou consignées dans le cadre de procédures de transaction et/ou perception immédiates (Projet de loi programme déposée à la Chambre des représentants le 04/05/2009).

La cotisation est toujours due sur :

- Les amendes de **150 € et plus pour excès de vitesse**.
- Les amendes pour **infraction du 3^{ème} degré** : infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes.
Ex : brûler un feu rouge, ne pas respecter une interdiction de dépasser, mettre en danger un piéton ou un cycliste, ne pas obtempérer aux injonctions d'un agent...
- Les amendes pour **infraction du 4^{ème} degré** : infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et mènent, presque

irréremédiablement, à des dommages physiques en cas d'accident.

Ex : faire demi-tour sur autoroute, faire la course sur la voie publique, ne pas respecter la signalisation à un passage à niveau...

Pour les **autres infractions : exonération annuelle de 150 € par an** et par travailleur :

- Les amendes pour **excès de vitesse** de **moins de 150 €**.
- Les amendes pour **infraction au 2^{ème} degré** : infractions qui entraînent une mise en danger indirecte de la sécurité des personnes.
Ex : brûler un feu orange, utiliser un GSM sans kit mains libre en conduisant, ne pas allumer ses feux de brouillard arrière quand c'est obligatoire.
- Les amendes pour **infraction au 1^{er} degré** : toutes les autres infractions qui ne relèvent pas d'une autre catégorie.

Pour ces catégories d'infractions, l'employeur ne paiera pas les 33% de cotisation sur les 150 premiers euros de l'année. Il existe donc une **franchise annuelle**.

Perception

L'ONSS assure la perception de la cotisation. Les principes généraux relatifs à la perception et au recouvrement des cotisations de sécurité sociale sont applicables (déclarations avec justification des cotisations, délais en matière de paiement, application des sanctions).

• 5.6. Le véhicule de société et l'interdiction de fumer dans les espaces de •

L'employeur a l'obligation d'interdire de fumer :

- dans les espaces de travail (= tout lieu de travail, qu'il se situe dans l'entreprise ou en dehors de celle-ci, qu'il s'agisse d'un espace ouvert ou fermé **ex :** bureau individuel, salle de réunion, hall d'entrée). Cette obligation ne s'applique pas aux espaces à ciel ouvert (exemple : cour intérieure de l'entreprise) ;
- dans les équipements sociaux ;
- ainsi que dans les moyens de transport collectif que l'employeur met à la disposition du personnel pour son transport du et vers le lieu de travail.