



L'INFO SOCIALE

Les véhicules de société

Secrétariat social UCM asbl
agréé par A.M. du 04/07/1946 sous le n°200
TVA n° 0407 571 234
RPM Liège division Namur

Chaussée de Marche, 637
5100 Namur (Wierde)

UCM.be

Table des matières

En bref.....	4
1. Les véhicules de société en quelques mots	4
2. Les charges sociales	4
3. Les aspects fiscaux	4
4. Les nouveautés épinglées pour vous	4
Le véhicule de société et le contrat de travail	5
1. Un élément rémunérateur	5
2. La convention de mise à disposition	5
3. Les suspensions de l'exécution du contrat de travail	5
3.1 Les jours fériés	6
3.2 Les vacances annuelles	6
3.3 L'incapacité de travail	6
3.4 Les petits chômages	6
3.5 Les absences non rémunérées	6
4. La rupture du contrat de travail	7
4.1 La rupture moyennant préavis	7
4.2 La rupture moyennant paiement d'une indemnité	7
5. Les accidents et infractions	7
5.1 La responsabilité du travailleur	7
5.2 Les amendes pénales payées par l'employeur	8
6. L'interdiction de fumer au travail	9
L'avantage et la sécurité sociale	10
1. La cotisation CO2	10
2. Les travailleurs concernés	10
2.1 Les types de travailleurs visés	10
2.2 Les suspensions de l'exécution du contrat	10
3. Les véhicules concernés	11
3.1 Les catégories visées	11
3.2 Les catégories exclues	11
4. L'usage autre que strictement professionnel par le travailleur	11
4.1 L'usage strictement professionnel	11
4.2 L'usage privé régulier	11
4.3 L'usage privé occasionnel	12
4.4 Le transport collectif de travailleurs	12
4.5 La présomption d'usage privé	12
5. Le montant de la cotisation	13
5.1 La formule de calcul	13
5.2 Le taux d'émission CO2	13
5.3 Le caractère forfaitaire de la cotisation CO2	14
5.4 La carte carburant	14
5.5 Le remboursement des frais de chargement électrique à domicile	14
6. La déclaration de la cotisation CO2	15
6.1 Le montant de la sanction	15
6.2 La réduction de la sanction	15
7. Les sanctions	16
7.1 Les infractions	16

8. La charge de la cotisation	16
L'avantage et la fiscalité salariale	17
1. Les travailleurs concernés	17
2. Les véhicules concernés	17
3. L'utilisation à des fins personnelles	17
3.1 L'usage privé régulier	17
3.2 L'usage privé occasionnel	18
3.3 Le transport collectif organisé	18
4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage	18
4.1 La formule de calcul	18
4.2 Le coefficient de dégressivité	19
4.3 La valeur catalogue	19
4.4 Le pourcentage CO2	19
4.5 L'évaluation minimale	20
4.6 La proratisation de l'avantage	20
4.7 La contribution du travailleur	21
4.8 La carte carburant	22
4.9 Le remboursement des frais de chargement électrique à domicile	22
5. L'évaluation réelle de l'avantage	23
6. L'exonération fiscale pour les déplacements domicile-lieu de travail	23
7. La déduction fiscale	24
Ce qu'UCM fait pour vous	25
1. Un accompagnement	25
2. Les informations à nous transmettre	25
3. La cotisation CO2	25
4. Le précompte professionnel et les déclarations fiscales	25
Les annexes	26
1. Les sanctions pour défaut de déclaration et/ou paiement de la cotisation CO2	26
2. Le coefficient de dégressivité	26
3. La liste des véhicules correspondant aux faux hybrides	26
4. Les montants maximaux de remboursement des frais de recharge électrique	26

En bref

1. Les véhicules de société en quelques mots

Bon nombre d'entreprises mettent **à la disposition** de leurs collaborateurs une **voiture de société**. Cette mise à disposition peut être directe (le véhicule appartenant à l'entreprise) ou indirecte (le véhicule étant loué ou emprunté par l'entreprise).

Dès lors que le travailleur ou le dirigeant d'entreprise peut utiliser ce véhicule pour son usage privé, cette mise à disposition constitue un **avantage rémunérateur** dans son chef.

Par **usage privé**, on vise tant les déplacements effectués du domicile au lieu fixe de travail que les déplacements strictement privés effectués par le travailleur ou le dirigeant d'entreprise pour faire ses courses, se rendre à son club de sport, aller chercher ses enfants à l'école, partir en vacances, ...

2. Les charges sociales

L'**employeur** qui met une voiture de société à la disposition d'un travailleur salarié, assujetti aux cotisations de sécurité sociale, doit verser à l'ONSS une **cotisation de solidarité** (cotisation CO2). Aucune cotisation sociale n'est due par le travailleur sur cet avantage.

Les voitures de société des dirigeants d'entreprise ne sont pas visées par la cotisation CO2.



Plus d'infos

Les délais de déclaration et de modification sont très courts. L'ONSS effectue des contrôles systématiques en croisant les données recueillies auprès de la DIV et applique automatiquement une sanction élevée en cas d'absence de déclaration ou de déclaration incorrecte ou tardive.

Vérifiez chaque trimestre que vous êtes en ordre.

3. Les aspects fiscaux

L'avantage de toute nature que constitue la mise à disposition de la voiture de société pour une utilisation à des fins personnelles, est **taxable dans le chef du travailleur ou du dirigeant d'entreprise**. Il est en principe évalué forfaitairement, soumis à une retenue à titre de précompte professionnel et déclaré sur la fiche fiscale individuelle.

4. Les nouveautés épinglées pour vous

Les modifications récentes en matière de véhicule de société sont les suivantes :

- Indexation au 01/01/2026 des **montants de référence** pour la cotisation CO2 (*cf. 4. L'usage autre que strictement professionnel par le travailleur, page 11*) et l'évaluation fiscale forfaitaire de l'avantage de toute nature (*cf. 1. Les travailleurs concernés, page 17* et *cf. 4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage, page 18*).
- Hausse de la **cotisation CO2** au 01/01/2026 pour les véhicules commandés depuis le 01/07/2023 (*cf. 4. L'usage autre que strictement professionnel par le travailleur, page 11*).
- Nouvelles règles de détermination du taux de CO2 à prendre en compte pour le calcul du forfait imposable de l'avantage pour les véhicules *plug in* hybrides (PHEV) de norme Euro 6e-bis et supérieure.



Plus d'infos

La réglementation sociale et fiscale évolue sans cesse, ... Le Gouvernement fédéral a également annoncé des mesures relatives au budget mobilité pour 2027 ; elles ne sont pas encore réalité. Restez connecté à [UCM.be](https://www.ucm.be).

Le véhicule de société et le contrat de travail

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

Le contrat vit et le véhicule de société le suit. Quel sort est réservé à ce véhicule en cas de suspension de l'exécution du contrat de travail ou lorsque celui-ci prend fin ? Qu'en est-il en cas d'accident ou d'infraction ?

Pour éviter les surprises, il est souhaitable de préciser les droits et les obligations de l'employeur et du travailleur dans une convention de mise à disposition du véhicule.

1. Un élément rémunérateur

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**.

2. La convention de mise à disposition

La convention de mise à disposition ou « *car policy* » **fixe les modalités et limites d'utilisation** du véhicule de société et **précise les obligations** respectives de l'employeur et du/des travailleur(s).



Plus d'infos

La *car policy* devrait ainsi préciser :

- L'usage qui peut être fait du véhicule : utilisation privée autorisée ou non, limitation du nombre de kilomètres privés. En cas d'interdiction de l'usage privé du véhicule, la *car policy* précise les contrôles qui seront opérés et les sanctions appliquées en cas de contraventions aux usages prohibés
- Les modalités d'utilisation du véhicule pour des déplacements à l'étranger durant les vacances, ...
- L'utilisation en bon père de famille du véhicule, l'obligation de le restituer en bon état et les sanctions en cas de restitution d'un véhicule endommagé
- Les sanctions en cas d'usage abusif du véhicule
- Le sort du véhicule lorsque l'exécution du contrat de travail est suspendue (*cf. ci-dessous*) pendant une plus ou moins longue période 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 du véhicule et les limites de l'assurance du véhicule
- Les règles d'utilisation de la carte carburant
- Les règles de fixation de l'avantage de toute nature sur le plan fiscal
- L'intervention personnelle du travailleur
- ...

3. Les suspensions de l'exécution du contrat de travail

En cas de jour férié, de vacances annuelles, de maladie, de congé de maternité, de crédit-temps..., l'exécution du contrat de travail est suspendue.

Le sort du véhicule de société pendant ces périodes de suspension dépend du **maintien ou non de la rémunération**. Soit la rémunération est maintenue et le travailleur conserve le véhicule, soit elle est suspendue et il doit en principe restituer le véhicule.



Plus d'infos

Procédez à une analyse des situations au cas par cas. Cette tâche peut se révéler ardue et aboutir à des résultats parfois surprenants.

Pour éviter des difficultés, il est souhaitable de conclure une ***car policy*** et d'y préciser notamment le sort réservé au véhicule en cas de suspension de l'exécution du contrat.

A titre exemplatif, voici le sort à réserver au véhicule de société dans certains cas de suspension de l'exécution du contrat de travail :

3.1 Les jours fériés

Le travailleur a en principe droit à sa **rémunération** pour les jours fériés légaux et/ou les jours de remplacement de ces jours.

L'employeur doit dès lors **continuer** à mettre le véhicule de société à la disposition du travailleur pendant ces jours.

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

3.2 Les vacances annuelles

Pour les jours de congé pour vacances annuelles, le travailleur employé bénéficie d'un **simple pécule** de vacances à charge de l'employeur, équivalent à sa rémunération normale. Cette rémunération inclut les avantages acquis en vertu du contrat.

L'employeur doit dès lors **continuer** à mettre le véhicule de société à la disposition du travailleur pendant ses vacances. Ce dernier pourrait même, en principe, partir en vacances avec ce véhicule, à moins qu'il en ait été convenu autrement dans la *car policy*.

L'avantage que constitue l'utilisation d'un véhicule de société à des fins privées ne doit pas être pris en compte pour le calcul du **double pécule** de vacances ni pour celui du **pécule de sortie** car il n'est pas assujéti aux cotisations ordinaires de sécurité sociale (*cf. 1. La cotisation CO2, page 10*).

3.3 L'incapacité de travail

Pendant les **30 premiers jours** d'incapacité du travailleur, l'employeur lui paie directement tout ou partie de sa rémunération habituelle (salaire garanti).

L'employeur doit dès lors **continuer** à mettre le véhicule de société à la disposition du travailleur pendant cette période.

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

Après les 30 premiers jours, l'employeur ne doit plus payer le salaire garanti. Il peut, en principe, exiger la **restitution** du véhicule de société pour la période d'incapacité.

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

3.4 Les petits chômages

A l'occasion de certains événements privés (*Exemple* : mariage, décès, communion solennelle, ...), le travailleur est autorisé à s'absenter du travail avec maintien de sa **rémunération** normale.

L'employeur doit dès lors **continuer** à mettre le véhicule de société à la disposition du travailleur pendant cette absence.

L'usage privé du véhicule étant maintenu, il n'y a pas lieu de prendre en compte la valeur de l'avantage pour le calcul de la rémunération due pour ces absences.

3.5 Les absences non rémunérées

En cas de **congé sans solde**, de **crédit-temps** ou de **congé thématique**, pris sous la forme d'une suspension totale de l'exécution du contrat, l'employeur ne paie, en principe, **aucune rémunération** au travailleur.

L'employeur a dès lors, sauf disposition conventionnelle ou usage contraire, toute latitude pour demander au travailleur la **restitution** du véhicule de société pour ces périodes.

4. La rupture du contrat de travail

4.1 La rupture moyennant préavis

Pendant l'écoulement du préavis, le contrat de travail subsiste en tous ses éléments. Sauf convention contraire, l'employeur doit dès lors **continuer** à mettre le véhicule de société à la disposition du travailleur jusqu'au dernier jour du délai de préavis.

4.2 La rupture moyennant paiement d'une indemnité

En cas de licenciement moyennant paiement d'une indemnité de rupture compensatoire de préavis, l'employeur doit payer à son travailleur une indemnité équivalente à son salaire, en ce compris les avantages acquis en vertu du contrat de travail, pour la durée du délai de préavis qui aurait dû être notifiée.

L'avantage que constitue la mise à disposition du véhicule de société pour un usage privé doit donc être **inclus dans la base de calcul de cette indemnité**. Cet avantage doit, en principe, être évalué à sa valeur réelle.

La rupture du contrat de travail moyennant paiement d'une indemnité de rupture produisant des effets immédiats, le travailleur doit **restituer immédiatement** le véhicule dont il disposait.

Dans la pratique, il n'est toutefois pas exceptionnel que l'employeur et le travailleur licencié conviennent de maintenir la mise à disposition du véhicule pour la durée couverte par l'indemnité. Dans ce cas, l'avantage n'est bien entendu pas inclus dans la base de calcul de l'indemnité de rupture.

5. Les accidents et infractions

5.1 La responsabilité du travailleur

La **responsabilité civile** du travailleur dans l'exécution de son contrat de travail est légalement limitée. Sa responsabilité peut uniquement être engagée en cas :

- De faute lourde (**Exemple** : non-respect d'un feu rouge, dépassement dans un virage dangereux, conduite en état d'ébriété)
- De dol (**Exemple** : destruction volontaire du véhicule)
- De faute légère habituelle (**Exemple** : endommager plusieurs fois le véhicule à la suite de manœuvres inadéquates).

En cas de faute légère occasionnelle, le travailleur étant le préposé de l'employeur (commettant), c'est ce dernier qui est tenu pour responsable à l'égard des tiers et qui doit indemniser le(s) tiers préjudicié(s).

Par contre, le travailleur est seul responsable des **infractions pénales** qu'il commet. Il reste responsable sur le plan pénal même lorsque l'infraction a été commise pendant les heures de travail et/ou 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 (**Exemple** : lois relatives à la police de la circulation routière), l'employeur reste tenu civilement pour responsable vis-à-vis de la victime et solidairement responsable du paiement des amendes.

5.2 Les amendes pénales payées par l'employeur

a) Le remboursement par le travailleur

Si l'employeur paie une amende pénale pour une infraction commise par le travailleur, il peut en réclamer le remboursement à ce dernier sans que l'exonération partielle de responsabilité civile puisse lui être opposée (cf. [point 5.1. La responsabilité du travailleur, page 7 ci-dessus](#)).



Plus d'infos

Ce remboursement peut s'effectuer soit directement auprès du travailleur, soit via une **retenue sur salaire** :

- Le paiement de l'amende par l'employeur pouvant être considéré comme une avance en argent faite au travailleur, l'employeur peut légalement (en vertu de la loi du 12/04/1965 sur la protection de la rémunération qui établit la liste limitative des retenues autorisées sur rémunération) effectuer cette retenue sur salaire à concurrence de maximum 20 % de la rémunération nette.
- Le montant de l'amende peut bien entendu être également retenu, sans limite, sur les montants dus au travailleur qui ne constituent pas de la rémunération au sens de la loi précitée ([Exemple](#) : le double pécule de vacances).

b) La prise en charge par l'employeur

Si, par contre, l'employeur paie une amende de roulage pour une infraction commise par le travailleur dans l'exercice de ses fonctions sans lui en réclamer le remboursement, ou lui rembourse cette amende, la somme prise en charge par l'employeur n'est **pas** considérée comme de la **rémunération**.

L'employeur est redevable d'une **cotisation de solidarité de 33 %** sur le montant de l'amende payé ou remboursé et sur les sommes versées ou consignées dans le cadre de procédures de transaction et/ou perception immédiate. L'ONSS assure la perception de la cotisation.

La cotisation est toujours due sur les amendes :

- De 150 € et plus pour excès de vitesse
- Pour une infraction du 3^{ème} degré, c.-à-d. qui mettent directement en danger la sécurité des personnes ([Exemple](#) : 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, ...)
- Pour une infraction du 4^{ème} degré, c.-à-d. qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et mènent, presque irrémédiablement, à des dommages physiques en cas d'accident ([Exemple](#) : opérer un demi-tour sur autoroute, faire la course sur la voie publique, ne pas respecter la signalisation à un passage à niveau, ...).

L'employeur ne paie pas les 33 % de cotisation sur les premiers 150 € de l'année (exonération par an et par travailleur) pour les amendes :

- De moins de 150 € pour excès de vitesse
- Pour une infraction au 2^{ème} degré, c.-à-d. qui entraînent une mise en danger indirecte de la sécurité des personnes ([Exemple](#) : 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)
- Pour une infraction au 1^{er} degré, c.-à-d. celle qui ne relève pas d'une autre catégorie.

Pour l'**aspect fiscal**, il y a lieu d'opérer une distinction selon que l'infraction s'inscrit ou non dans l'exercice normal de la profession concernée, tel qu'il ressort des usages ou des directives transmises par l'employeur :

- Dans l'affirmative ([Exemple](#) : 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), les sommes payées ou remboursées constituent des frais propres à l'employeur. Dans ce cas, elles ne sont pas déductibles par l'employeur au titre de frais professionnels.
- Dans la négative, le paiement ou le remboursement de ces sommes doit être considéré comme un avantage de toute nature imposable. Pour autant que l'employeur le justifie par la production d'une fiche individuelle sous la forme et endéans les délais prescrits par la réglementation, la prise en charge de ces amendes est déductible au titre de frais professionnels.

6. L'interdiction de fumer au travail

L'employeur doit 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'espaces ouverts ou fermés ; **Exemple** : bureau individuel, salle de réunion, hall d'entrée), à l'exclusion des espaces à ciel ouvert (**Exemple** : cour intérieure de l'entreprise)
- Dans les équipements sociaux
- 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.

En conséquence, légalement, le travailleur :

- Ne peut pas fumer dans les moyens de transport collectif que l'employeur met à la disposition pour les déplacements domicile-lieu de travail
- Ne peut pas fumer dans une voiture de société mise à sa disposition de manière individuelle pendant les heures de travail
- Peut fumer dans une voiture de société mise à sa disposition de manière individuelle en dehors des heures de travail.



Plus d'infos

L'employeur peut prévoir dans la *car policy* l'interdiction absolue de fumer dans la voiture de société mise à la disposition individuelle du travailleur.

L'avantage et la sécurité sociale

L'avantage que constitue la mise à disposition d'un véhicule de société pour un usage privé n'est en principe pas assujéti aux cotisations ordinaires de sécurité sociale. Si aucune cotisation n'est due dans le chef du travailleur, l'employeur est redevable d'une cotisation CO2.

1. La cotisation CO2

La cotisation patronale de solidarité (appelée cotisation CO2) est établie en fonction du taux d'émission CO₂ du véhicule, du type de carburant utilisé et de la date d'acquisition.

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

La cotisation CO2 est due :

- Par chaque employeur :
 - Qui **met à disposition** de manière directe ou indirecte (via location ou leasing)
 - D'un **travailleur**
 - Un **véhicule**
 - Destiné à un **usage autre que strictement professionnel**
- Indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement et/ou l'utilisation de ce véhicule
- Indépendamment d'une mise à disposition partielle au cours d'un mois
- En fonction du taux d'émission CO₂ du véhicule et selon le type de carburant utilisé.

La valeur catalogue (*cf. 4.3. La valeur catalogue, page 19*) et le pourcentage CO2 (*cf. 4.4. Le pourcentage CO2, page 19*) ne sont pas pris en considération pour le calcul de cette cotisation.

2. Les travailleurs concernés

2.1 Les types de travailleurs visés

La cotisation CO2 est due pour chaque voiture mise à disposition d'un **travailleur soumis** à la réglementation ONSS, mais aussi d'un travailleur exclu du champ d'application de la sécurité sociale et occupé dans un contrat de travail ou dans des **conditions similaires** à un contrat de travail (*Exemple* : étudiant, apprenti ou stagiaire en formation de chef d'entreprise).

La cotisation CO2 n'est pas due pour les véhicules de société mis à disposition des **dirigeants d'entreprise**.

2.2 Les suspensions de l'exécution du contrat

La cotisation CO2 **reste due** en cas de suspension de l'exécution du contrat (*Exemple* : crédit-temps complet, maladie...) lorsque le véhicule est laissé à la disposition d'un travailleur.

Après la fin du contrat

Après la fin du contrat de travail, le travailleur perd cette qualité. Il n'y a donc plus d'avantage attribué par l'employeur à un travailleur sous la forme d'une mise à disposition d'un véhicule de société pour un usage privé. La cotisation CO2 n'est ainsi **pas due** pour le véhicule mis à disposition d'un ex-travailleur (*Exemple* : pensionné ou chômeur avec complément d'entreprise, travailleur licencié moyennant le paiement d'une indemnité de rupture).

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 ordinaires 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. Cette valeur réelle correspond, pour l'ONSS, à l'évaluation fiscale forfaitaire de l'avantage de toute nature (*cf. 4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage, page 18*).

3. Les véhicules concernés

3.1 Les catégories visées

La cotisation CO2 est due pour les véhicules de catégorie :

- **M1**, c.-à-d. ceux conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, 8 places assises au maximum
- **N1**, c.-à-d. ceux affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée (MMA) de 3,5 tonnes.

Sont ainsi visés les voitures particulières (berline, voiture à hayon arrière, break, cabriolet, coupé, monovolume), minibus, camionnette, ambulances, corbillards, voitures tout-terrain et autres 4x4, ...

L'ONSS distingue expressément les véhicules « **utilitaires** » des autres véhicules. Il s'agit des véhicules entrant dans la définition fiscale de « camionnette » ([cf. 2. Les véhicules concernés, page 17](#)) et concernés par la cotisation CO2 ([Exemple](#) : véhicule avec un espace de chargement à l'arrière, sans fenêtre et dans lequel aucun passager ne peut être légalement transporté).

3.2 Les catégories exclues

Pour les véhicules ne relevant pas des catégories M1 ou N1, les **cotisations ordinaires** de sécurité sociale doivent être appliquées sur l'avantage réel retiré de l'utilisation privée de ceux-ci.

Cela concerne notamment les motos, cyclomoteurs, vélomoteurs, trottinettes et camions avec une MMA supérieure à 3,5 tonnes.

4. L'usage autre que strictement professionnel par le travailleur

4.1 L'usage strictement professionnel

La cotisation CO2 n'est pas due en cas d'**usage strictement professionnel** :

- Camionnette ou minibus utilisé uniquement pour effectuer les déplacements du siège au chantier
- « Pool car » ou véhicule 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
- Véhicule individuel d'un travailleur non-sédentaire (itinérant) pour les déplacements effectués à partir du domicile ([Exemple](#) : visites des clients, livraisons, contrôles quotidiens des chantiers...) pour autant qu'il ne travaille pas effectivement dans l'entreprise quelques heures ou quelques jours de façon régulière
- Véhicule utilitaire ([cf. 3.1. Les catégories visées, page 11](#)) utilisé pour effectuer des déplacements professionnels et/ou des déplacements domicile-lieu de travail, que ce lieu soit fixe ou non ([cf. point 4.2. L'usage privé régulier, page 11](#)).

4.2 L'usage privé régulier

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

- Pour parcourir le trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail
- Pour un usage strictement privé ([Exemple](#) : pour se rendre à ses loisirs, faire des courses, chercher ses enfants, partir en vacances, ...)
- Pour le transport collectif de travailleurs.

Pour l'ONSS, un **lieu fixe de travail** est un endroit :

- Où le travailleur fournit effectivement des prestations d'une certaine ampleur ([Exemple](#) : un technicien réparant des appareils dans l'entreprise les matins et les installant chez les clients les après-midis ; le chargement de marchandises à l'entreprise destinées à leur livraison durant toute la journée ne constitue en revanche pas une prestation d'une ampleur suffisante)
- Et auquel il se rend avec le véhicule de société pendant au moins 40 jours par an.

La cotisation CO2 est due même si l'avantage est réparti entre **plusieurs travailleurs** ([Exemple](#) : un véhicule de société pouvant être utilisé à des fins privées est mis à la disposition d'un travailleur pendant un temps limité, puis passe à un autre travailleur, puis à un autre et ainsi de suite).

4.3 L'usage privé occasionnel

L'ONSS précise expressément que la cotisation CO2 n'est pas due en cas d'usage très occasionnel du véhicule de société à des fins privées (**Exemple** : utilisation du véhicule au cours d'un weekend pour déménager quelques meubles).

4.4 Le transport collectif de travailleurs

En cas de mise à disposition d'un véhicule utilisé pour le transport collectif des travailleurs, la cotisation CO2 est due, sauf si les conditions suivantes sont cumulativement réunies :

- Le système de transport de travailleurs est **convenu entre les partenaires sociaux**, via une CCT conclue au niveau de l'entreprise ou du secteur ou tout autre règlement négocié entre l'employeur et les travailleurs
- S'il s'agit d'un véhicule relevant de la **catégorie M1** (*cf. 3.1. Les catégories visées, page 11*) :
 - Il comprend entre 5 et 8 places (non compris le siège du conducteur)
 - 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 comme étant affecté au transport collectif des travailleurs de l'entreprise
- S'il s'agit d'un véhicule relevant de la **catégorie N1** (*cf. 3.1. Les catégories visées, page 11*) comprenant **moins de 3 places** ou dont l'espace réservé au transport de personnes est constitué d'une banquette ou d'une rangée de sièges : outre le conducteur, au moins 1 travailleur de l'entreprise est présent pendant au moins 80 % du trajet accompli du et jusqu'au domicile du conducteur
- S'il s'agit d'un véhicule relevant de la **catégorie N1** (*cf. 3.1. Les catégories visées, page 11*) comprenant **au moins 3 places** ou dont l'espace réservé au transport de personnes est constitué de plus d'une banquette ou d'une rangée de sièges : outre le conducteur, au moins 2 travailleurs de l'entreprise sont présents pendant au moins 80 % du trajet accompli du et jusqu'au domicile du conducteur
- L'employeur peut prouver qu'il n'y a **aucun usage privé** du véhicule.

4.5 La présomption d'usage privé

Il existe une **présomption** que le véhicule est mis à disposition du travailleur pour un **usage privé**.

Cette présomption n'est pas applicable pour les véhicules utilitaires (*cf. 3.1. Les catégories visées, page 11*).

L'employeur peut renverser cette présomption s'il prouve que le véhicule est mis à disposition d'un travailleur non concerné (*cf. 3.1. Les catégories visées, page 11*) ou qu'il est utilisé exclusivement à des fins professionnelles ou au transport collectif de travailleurs (*cf. 4.4. Le transport collectif de travailleurs, page 12*).

Ne suffisent pas pour démontrer l'absence d'usage privé :

- La clause dans le contrat de travail, le règlement de travail ou la *car policy* (*cf. 2. La convention de mise à disposition, page 5*) aux termes de laquelle l'usage privé du véhicule est interdit
- La déclaration sur l'honneur du travailleur attestant qu'il utilise le véhicule uniquement pour un usage professionnel
- La police d'assurance excluant de sa couverture les dommages en cas d'usage privé du véhicule.

L'employeur doit pouvoir présenter, en plus d'un ou plusieurs de ces éléments, une *car policy* avec un système cohérent qui :

- Tient notamment compte de la fonction du travailleur
- Prévoit des contrôles de l'usage prohibé (**Exemple** : vérification du nombre de kilomètres parcourus, relevé journalier constatant le dépôt des véhicules, ...)
- Fixe des sanctions suffisantes pour les contraventions établies à l'usage prohibé
- Précise que le véhicule ne peut rester à la disposition si l'exécution du contrat de travail est suspendue pour une longue période (*cf. 2. La convention de mise à disposition, page 5*).



Concrètement

En pratique, l'employeur doit effectivement contrôler l'interdiction de l'usage privé du véhicule (**Exemple** : vérifier le journal de bord du véhicule reprenant le kilométrage avant et après tout déplacement ainsi que sa destination) et sanctionner le travailleur qui ne la respecte pas.

L'ONSS peut vouloir reconstituer les distances parcourues et les comparer aux données des factures d'entretien, ou vérifier si l'usage prohibé a bien été sanctionné.

5. Le montant de la cotisation

5.1 La formule de calcul

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

La formule applicable depuis le **1^{er} janvier 2026** est la suivante :

Carburant	Formule de base	Coefficient indexation	Coefficient de majoration
Essence	$[(\text{taux CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 768] / 12$	x 1,6291	x 4,00
Diesel	$[(\text{taux CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 600] / 12$	x 1,6291	x 4,00
LPG, gaz naturel, méthane	$[(\text{taux CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 990] / 12$	x 1,6291	x 4,00
100 % électrique	20,83 €	x 1,6291	x 1,00

Le coefficient de majoration est uniquement d'application pour les véhicules commandés (achat, location ou leasing) au plus tôt le 1^{er} juillet 2023. Pour les autres véhicules, ce coefficient ne doit pas être appliqué.

Le montant de la cotisation CO₂, calculé sur la base de la formule ci-avant, ne peut en aucun cas être inférieur à 33,93 € pour les véhicules commandés avant le 1^{er} juillet 2023, ou 42,34 € pour les véhicules commandés au plus tôt le 1^{er} juillet 2023 (montants pour l'année 2026).



Concrètement

Uniquement pour les véhicules commandés (achat, location ou leasing) au plus tôt le 1^{er} juillet 2023 :

- Le montant du **coefficient de majoration** sera encore augmenté à 5,5 à partir du 1^{er} janvier 2027
- Le **montant minimal** de la cotisation sera également encore augmenté de manière progressive en 2027 et 2028.

5.2 Le taux d'émission CO₂

Le taux d'émission CO₂ du véhicule est disponible :

- Sur le **certificat de conformité** du véhicule ; s'il mentionne différents taux (cycle urbain, extraurbain, mixte) tenez compte du taux mixte pondéré
- Sur le **certificat d'immatriculation** du véhicule
- Auprès de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (**DIV**) du SPF Mobilité et Transports
- Dans le **Guide CO₂** du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement sur <https://www.energywatchers.be>.

En cas de discordance des taux d'émission CO₂, c'est celui repris sur le certificat d'immatriculation qui est déterminant pour le calcul de la cotisation CO₂.

Avec l'arrivée de la nouvelle norme WLTP, il se peut que plusieurs taux d'émission CO₂ soient repris sur le certificat de conformité. Dans ce cas, vous pouvez choisir le taux d'émission CO₂ (le taux selon la norme NEDC figurant au n° 49.1 ou selon la norme WLTP figurant au n° 49.4 de ce certificat).

S'il n'existe aucune donnée concernant le taux d'émission CO₂ (**Exemple** : utilitaires avec MMA de moins de 3,5 tonnes, voitures plus anciennes, ...), ce taux est fixé **forfaitairement** à 182 g/km pour les moteurs à essence et à 165 g/km pour les moteurs diesel. Ces taux ne sont valables que pour le calcul de la cotisation CO₂.

Pour les véhicules transformés qui, de ce fait, passent de la catégorie M1 à la catégorie N1, la cotisation CO₂ est calculée sur la base du taux comme s'ils appartenaient toujours à la catégorie M1.

5.3 Le caractère forfaitaire de la cotisation CO2

La cotisation CO2 est due par mois civil entamé et par véhicule.

Aucun prorata n'est à effectuer pour des parties de mois civils (**Exemple** : 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 (remplacement), le véhicule pris en compte est le véhicule le plus fréquemment utilisé.

Lorsque le travailleur utilise concomitamment **plusieurs véhicules** de société, la cotisation est due pour chaque véhicule utilisé.

Toutefois, si, dans un garage, une seule plaque Z (plaque marchand) est affectée le même mois à plusieurs véhicules (utilisés successivement par un ou plusieurs travailleurs pour des besoins privés), une seule cotisation CO2 est due. Cette cotisation est calculée uniquement sur la base du taux d'émission CO2 du véhicule le plus utilisé durant le mois concerné. Il ne faut pas additionner au prorata le nombre de jours d'usage privé (ou le kilométrage privé) des différents véhicules pour le calcul de la cotisation CO2.

5.4 La carte carburant

Aucune cotisation de sécurité sociale supplémentaire n'est due pour la mise à disposition de la carte carburant ou de recharge électrique pour un usage privé lorsque l'employeur met en même temps à disposition du travailleur une voiture de société. La **cotisation CO2 couvre les 2 avantages**.

Par contre, si le travailleur dispose uniquement d'une carte carburant ou de recharge électrique sans voiture de société, l'avantage que représente cette carte doit être évalué à sa valeur réelle et être déclaré mensuellement comme un avantage assujetti aux cotisations ordinaires de sécurité sociale.

Pour l'aspect fiscal de cet avantage, voyez *cf. 4.8. La carte carburant, page 22*.

5.5 Le remboursement des frais de chargement électrique à domicile

Aucune cotisation de sécurité sociale supplémentaire n'est due pour le remboursement par l'employeur des frais de chargement électrique à domicile du véhicule de société, dès lors que les **conditions** suivantes sont réunies :

- La mise à disposition de la fourniture d'électricité pour le chargement de cette voiture, est prévue par la politique automobile de l'entreprise.
- Le travailleur utilise, à son domicile, une borne de chargement électrique, un câble de recharge intelligent ou un compteur intermédiaire permettant la détermination de la consommation électrique pour la recharge de la voiture de société de manière vérifiable ; tout système, acheté, pris en location ou en leasing à partir du 01/01/2025, doit disposer d'un compteur électrique qui répond soit aux conditions d'exactitude imposées dans le protocole d'inspection, soit à la classe d'exactitude B selon l'arrêté royal du 15/04/2016 (ou à une classe équivalente). Il n'est pas exigé que l'employeur mette cette borne de recharge ou ce câble intelligent à la disposition du travailleur. Un même dispositif peut ainsi être utilisé par plusieurs membres d'une même famille dès lors que les frais de recharge de chaque voiture d'entreprise peuvent être déterminés distinctement d'une manière vérifiable.

La détermination du coût réel du chargement électrique de la voiture de société à partir de la facture globale peut s'avérer compliquée. Il est plus simple de rembourser sur base d'un montant fixe par kilowattheure. L'ONSS reconnaît comme raisonnable un remboursement qui n'excède pas le **tarif maximal trimestriel de référence** par kilowattheure, en fonction de la Région du lieu de résidence du travailleur.

Cette tolérance ne concerne pas les frais de chargement dans d'autres conditions (véhicule privé, chargement ailleurs qu'au domicile, ...). Si toutes les conditions ne sont pas strictement respectées, le remboursement relatif à un usage privé doit être assujetti, pour sa valeur réelle, aux cotisations de sécurité sociale ordinaires.



Plus d'infos

Le tarif maximal trimestriel de référence par kilowattheure est publié, par voie de circulaire, par le SPF Finances. Consultez les montants en vigueur sur [UCM.be](https://www.ucm.be).

6. La déclaration de la cotisation CO2

La cotisation CO2 doit être déclarée dans la DMFA (déclaration trimestrielle ou multifonctionnelle transmise à l'ONSS) des **trimestres** au cours desquels le véhicule de société est **mis à la disposition** du travailleur pour un usage autre que strictement professionnel.

L'ONSS accepte des **corrections** (effectivement enregistrées) sans sanction uniquement jusqu'au 2^{ème} mois qui suit le trimestre concerné.



Concrètement

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, communiquez les informations à votre gestionnaire **dans le mois qui suit le trimestre** concerné.

6.1 Le montant de la sanction

Si l'employeur en défaut est détecté **par les services d'inspection**, la sanction consiste en :

- Une indemnité égale au double des cotisations éludées pour chaque véhicule concerné
- Augmentée des majorations (10 %)
- Et intérêts de retard (7 % sur base annuelle).

Lorsque **l'employeur se met d'initiative en ordre** de cotisation CO2, et que la déclaration ou la modification de déclaration des véhicules est enregistrée à l'ONSS après la fin du trimestre qui suit le trimestre concerné par la déclaration, la sanction consiste en une indemnité égale au double des cotisations éludées par véhicule concerné. Il évite ainsi les majorations et intérêts de retard.

6.2 La réduction de la sanction

L'employeur peut obtenir une réduction maximale de **50 %** de la sanction s'il démontre des circonstances exceptionnelles, voire de **100 %** s'il invoque des raisons impérieuses d'équité (admissibles à titre exceptionnel par le Comité de gestion de l'ONSS).

L'ONSS **peut 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.

Pour demander cette réduction, l'employeur introduit une **requête motivée** auprès des Services de perception de l'ONSS.



Concrètement

Si vous êtes concernés par une sanction CO2, nous vous en avertissons par courrier. Vous trouvez dans ce courrier l'**information nécessaire** à l'introduction d'une demande de réduction de sanction à l'ONSS et un **modèle de lettre** à adresser à cet Office.

7. Les sanctions

7.1 Les infractions

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 la cotisation CO2** due pour des véhicules mis à disposition de ses travailleurs à des fins privées
- **Paie tardivement** la cotisation CO2
- **Déclare tardivement** la cotisation CO2
- Revoit à la hausse le montant des cotisations CO2 et **communiqué tardivement** à l'ONSS ces 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 2^{ème} mois qui suit celui auquel la DMFA se rapporte ([cf. 6. La déclaration de la cotisation CO2, page 15](#)).

8. La charge de la cotisation

La cotisation CO2 est exclusivement mise à charge de **l'employeur**.

Si le coût de cette cotisation ne peut pas être facturé directement au travailleur, elle est intégralement déductible fiscalement en tant que cotisation sociale liée aux salaires des membres du personnel.

Pour **réduire cette charge** patronale, l'employeur peut :

- Intégrer la cotisation CO2 dans le budget qu'il 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
- Prévoir une (augmentation de la) contribution personnelle du travailleur moyennant l'accord exprès de ce dernier
- Remplacer le véhicule de société par un autre dont l'émission CO₂ est moindre moyennant l'accord exprès du travailleur
- Remplacer le véhicule de société par un autre avantage salarial moyennant l'accord exprès du travailleur
- Limiter l'usage privé par le travailleur moyennant l'accord exprès de ce dernier
- Insérer dans la *car policy* une clause de révision des modalités d'utilisation du véhicule de société
- Concéder l'usage privé du véhicule uniquement pour une durée déterminée ; à l'échéance du terme, l'employeur peut reprendre le véhicule ou fixer, le cas échéant, de nouvelles modalités de mise à disposition.



Concrètement

Pour rappel, l'usage privé du véhicule de société est une rémunération et donc un élément essentiel du contrat de travail. La modification unilatérale par l'employeur d'un tel élément n'est pas autorisée.

Si vous modifiez les conditions de mise à disposition du véhicule de société, veuillez à obtenir au préalable l'**accord écrit du travailleur**.

Vous pouvez également spécifier dans le contrat de travail que le véhicule de société n'est pas un élément essentiel de ce contrat.

L'avantage et la fiscalité salariale

La mise à disposition d'un véhicule de société à des fins personnelles constitue, en principe, un avantage de toute nature (ATN).

Cet avantage est évalué forfaitairement et est imposable dans le chef du travailleur qui en bénéficie. Une retenue à la source à titre de précompte professionnel doit donc être calculée par l'employeur.

1. Les travailleurs concernés

Le régime fiscal de la mise à disposition d'un véhicule de société vise :

- Les **travailleurs salariés et assimilés** (assujettis aux cotisations de sécurité sociale des travailleurs salariés)
- Les **dirigeants d'entreprise** (assujettis à la sécurité sociale des travailleurs indépendants).

Lorsqu'un employeur continue à mettre un véhicule à la disposition d'un **ex-travailleur** (**Exemple** : travailleur licencié ou en RCC), ce dernier bénéficie d'un avantage qui constitue une rémunération imposable. L'avantage est évalué forfaitairement (*cf. 4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage, page 18*) et soumis au précompte professionnel.

2. Les véhicules concernés

La mise à disposition par l'employeur de **n'importe quel véhicule** pour une utilisation à des fins personnelles constitue un **avantage** de toute nature imposable dans le chef de son bénéficiaire.

Cet avantage est cependant **évalué différemment** selon le type de véhicule mis à disposition :

- Pour les voitures, voitures-mixtes et minibus (véhicules de catégorie M1, (*cf. 3.1. Les catégories visées, page 11*), l'évaluation est forfaitaire (*cf. 4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage, page 18*) ; certains monovolumes et voitures tout-terrain de luxe sont inscrits à la DIV comme « camionnette », mais, n'entrant pas dans la définition fiscale de « camionnette », doivent être considéré comme relevant de cette catégorie de véhicules
- Pour les autres véhicules (**Exemple** : utilitaires légers, camionnettes, motos, vélos à moteur, trottinettes), l'avantage est évalué sur la base de sa valeur réelle (*cf. 5. L'évaluation réelle de l'avantage, page 23*).



Concrètement

En cas de doute sur le type de véhicule, référez-vous à sa classification pour la taxe de circulation. Si elle est calculée sur les CV fiscaux, le véhicule relève du 1^{er} type ; si c'est sur la base de la MMA, il relève du 2^{ème} type.

3. L'utilisation à des fins personnelles

3.1 L'usage privé régulier

L'utilisation à des fins personnelles du véhicule de société mis à disposition du travailleur ou du dirigeant d'entreprise, de manière individuelle ou collective (« pool car » ou véhicule multi-usages), constitue, pour celui-ci, un **avantage de toute nature soumis à l'impôt**.

Cette utilisation à des fins personnelles recouvre :

- Les **déplacements strictement privés** (**Exemple** : pour se rendre à ses loisirs, faire des courses, chercher ses enfants, partir en vacances, ...)
- Les **déplacements du domicile au 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 (**Exemple** : 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, ...).

Le SPF Finances a arrêté la **règle des 40 jours** pour déterminer si un lieu de travail est fixe ou non : le critère objectif retenu est la présence du travailleur pendant un total de 40 jours au moins durant la période imposable. 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, de manière consécutive ou non, devient un lieu de travail fixe.

Seules les occupations significatives sont prises en considération. Une présence de courte durée durant la journée est exclue.

La mise à disposition d'un **vélo de société** (frais d'entretien et de garage compris), utilisé effectivement pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, constitue un avantage fiscalement exonéré. Cette exonération est cumulable avec le paiement d'indemnité vélo exonérée.



Concrètement

Invitez le travailleur à tenir une feuille de route et opérez un suivi précis du nombre de jours de travail en chaque lieu d'occupation pour chaque travailleur. Dès qu'un quota de 40 jours sur un même lieu de travail est atteint, un avantage de toute nature doit être calculé.

3.2 L'usage privé occasionnel

L'utilisation purement occasionnelle d'un véhicule de l'employeur, par un membre du personnel, pour un court déplacement à des fins personnelles, constitue un **avantage social non imposable** (Exemple : utilisation d'une « pool car » pour des raisons familiales très exceptionnelles, court déplacement purement fortuit avec une « pool car »).

3.3 Le transport collectif organisé

Il s'agit du transport de membres du personnel organisé **par l'employeur**, au moyen d'un véhicule permettant le transport d'au moins 2 personnes.

Pour les travailleurs **passagers**, l'avantage résultant de l'utilisation d'un transport collectif pour effectuer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constitue un avantage social non imposable.

Pour le **conducteur**, l'avantage résultant de l'utilisation du véhicule de société constitue également un avantage social non imposable si les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- L'employeur fixe les règles et modalités d'utilisation du transport collectif et en surveille l'utilisation par les travailleurs
- Les règles d'utilisation du transport collectif et les conditions d'indemnisation sont reprises dans une convention collective ou individuelle écrite pour chaque travailleur
- Le véhicule ne peut pas être utilisé pour des déplacements purement privés
- La part de covoiturage (à savoir le trajet effectué par plusieurs personnes ensemble dans une seule et même voiture) dans le trajet total doit être d'au moins 80 % pour le conducteur.

Si une de ces conditions n'est pas remplie, il y a lieu de calculer un avantage de toute nature dans le chef du conducteur.

4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage

4.1 La formule de calcul

L'avantage de toute nature est évalué forfaitairement et annuellement, pour les véhicules du 1^{er} type (cf. 2. *Les véhicules concernés, page 17*), sur la base de la valeur catalogue du véhicule, de l'ancienneté de la 1^{ère} immatriculation, du taux d'émission CO₂ et du type de carburant utilisé :

Valeur catalogue x Coefficient de dégressivité x $\frac{6}{7}$ x Pourcentage CO₂

a) Options

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

Toutefois, si, à l'occasion d'une **action promotionnelle** d'application générale lors d'une vente à un particulier (**Exemple** : Salon de l'auto), 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 que sans auparavant, la valeur catalogue est bien réduite 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. Une simple action spéciale réalisée par un concessionnaire ne peut être prise en compte.

b) TVA

Pour déterminer la valeur catalogue, il faut tenir compte de la TVA **réellement payée**.

Si le véhicule de société est une **voiture d'occasion**, c'est la TVA payée au moment de la vente d'occasion qui est prise en considération. 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 mentionner sur la facture : « 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) Réductions

Le **tarif « fleet »** s'apparente à une réduction. La valeur catalogue ne peut donc pas être réduite à la hauteur de ce tarif préférentiel.



Concrètement

Sur la base des données que vous communiquez à votre gestionnaire, le montant de l'évaluation forfaitaire de l'avantage est calculé pour vous.

Il ne peut pas davantage être tenu compte des réductions à l'occasion d'**actions spéciales**. Toutefois, si le prix catalogue est (temporairement) réduit à la suite d'une action promotionnelle d'application générale lors d'une vente à un particulier (**Exemple** : Salon de l'auto), ce prix catalogue réduit sert de base de calcul pour l'avantage de toute nature à condition que ce prix soit repris par le constructeur/importateur comme nouveau prix catalogue dans ses listes de prix.

4.2 Le coefficient de dégressivité

En outre, on applique à cette valeur catalogue un coefficient de dégressivité sous la forme d'un pourcentage **de 100 % à 70 %** (*cf. 2. Le coefficient de dégressivité, page 26*).

Ce coefficient permet de tenir compte de l'âge du véhicule en réduisant la valeur catalogue de 6 % par année d'ancienneté depuis sa 1^{ère} immatriculation. Un mois commencé compte pour un mois entier.

4.3 La valeur catalogue

Par valeur catalogue du véhicule, il faut entendre le **prix catalogue** de la voiture en cas de vente à un particulier, options et TVA réellement payée comprises. Les éventuelles réductions, diminutions, rabais ou ristournes ne peuvent, en principe, pas être prises en compte pour diminuer cette valeur catalogue.

4.4 Le pourcentage CO2

Le pourcentage CO2 dépend du taux d'émission CO2, du type de carburant du véhicule et d'un taux d'émission CO2 de référence. Ce dernier peut être adapté chaque année par arrêté royal.

Le pourcentage CO₂ **pour 2026** s'établit comme suit :

Carburant	Pourcentage CO ₂
Diesel	$5,5 \% + [(\text{taux CO}_2 - 58) \times 0,1] \%$
Essence	$5,5 \% + [(\text{taux CO}_2 - 70) \times 0,1] \%$
LPG, gaz naturel, méthane	
100 % électrique	4 %

Le pourcentage CO₂ ne peut pas être inférieur à 4 % et il ne peut pas excéder 18 %.

Pour les véhicules **hybrides**, le taux d'émission CO₂ à prendre en compte pour déterminer le pourcentage CO₂ est le suivant :

- Si le véhicule est propulsé en partie au LPG, il faut tenir compte du taux d'émission CO₂ lorsqu'il utilise le LPG
- Si le véhicule est propulsé en partie par électricité, il faut vérifier la date d'acquisition, le taux d'émission CO₂ renseigné, la norme Euro, la capacité énergétique de la batterie et le poids du véhicule. Pour les véhicules achetés au plus tôt le 1^{er} janvier 2018, propulsés au moyen d'une batterie rechargeable par connexion à une source d'alimentation externe (PHEV) d'une capacité max. de 0,5 kWh/100 kg du véhicule, ou avec un taux d'émission CO₂ supérieur respectivement à 75 g/km ou 50 g/km selon que la norme du véhicule est au moins Euro 6e-bis ou non (« faux hybrides fiscaux »), il faut tenir compte d'un taux d'émission CO₂ corrigé. Il s'agit du taux d'émission CO₂ du véhicule correspondant non-hybride (communiqué par le fabricant ou l'importateur) ; en l'absence d'un tel véhicule, le taux d'émission CO₂ du véhicule hybride est multiplié par 2,5. Dans les autres cas, il faut tenir compte du taux d'émission CO₂ du véhicule hybride non multiplié. Pour les modèles existants, le SPF Finances a publié les informations transmises par les fabricants et importateurs (*cf. 3. La liste des véhicules correspondant aux faux hybrides, page 26*).

Le taux d'émission CO₂ (mixte pondéré) du véhicule est disponible :

- Sur le **certificat d'immatriculation** du véhicule
- Auprès de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (**DIV**) du SPF Mobilité et Transports.

Bien que cette information soit indiquée sur le certificat de conformité du véhicule, c'est en principe uniquement le taux d'émission CO₂ repris sur le certificat d'immatriculation qui est déterminant pour le calcul de l'avantage de toute nature. Toutefois, si le certificat de conformité reprend les taux d'émission CO₂ aux normes NEDC et aux normes WLTP alors que le certificat d'immatriculation n'en reprend qu'un seul sans préciser sur base de quelles normes il est établi, vous pouvez choisir le taux d'émission CO₂ (le taux selon la norme NEDC figurant au n° 49.1 ou selon la norme WLTP figurant au n° 49.4 de ce certificat).

S'il n'existe aucune donnée déterminante concernant le taux d'émission CO₂, ce taux est fixé **forfaitairement** à 205 g/km pour les moteurs à essence et à 195 g/km pour les moteurs au diesel.

4.5 L'évaluation minimale

L'évaluation forfaitaire calculée sur la base de la formule exposée au point 4.1 ci-dessus ne peut en aucun cas être inférieure à **1.690 €/an** (montant pour l'année 2026). Cette limite doit être respectée **par véhicule** et par année.

4.6 La proratisation de l'avantage

La formule de l'évaluation forfaitaire donne un montant annuel. Pour le calcul du précompte professionnel mensuel, cette évaluation est proratisée sur la base du **nombre de jours calendrier** au cours desquels le véhicule est mis à disposition du travailleur.

Il est tenu compte du 1^{er} jour de mise à disposition du véhicule et pas du dernier jour au cours duquel il est restitué.

Exemple : un travailleur entre en service le 15/09/2025 et dispose d'une voiture de société à partir de cette même date. Pour le mois de septembre, l'avantage est proratisé à concurrence de 16/365 (= nombre de jours calendrier du 15 au 30/09/2026 inclus).

La **limitation de l'utilisation** (**Exemple** : interdiction des déplacements strictement privés (vacances, weekend, ...), indisponibilité pour entretien ou réparation du véhicule, maladie, ...) n'entraîne aucune proratisation de l'avantage. L'évaluation forfaitaire de celui-ci est indépendante de l'intensité ou de la fréquence de l'utilisation effective du véhicule.

Il en va cependant tout autrement lorsqu'en raison d'une suspension de l'exécution du contrat (**Exemple** : maladie grave entraînant une incapacité de longue durée, crédit-temps...), le véhicule de société est temporairement restitué à l'employeur. Dans ce cas, l'avantage peut être proratisé.

Lorsque le travailleur **change de véhicule** en cours de mois (remplacement, véhicule de transition), l'évaluation de l'avantage est égale à la somme des avantages de chaque véhicule, proratisés en fonction de la durée de leur mise à disposition (**Exemple** : un travailleur change de véhicule en date du 10/07/2026. Pour le mois de juillet, l'avantage est égal à (évaluation forfaitaire véhicule A x 9/365) + (évaluation forfaitaire véhicule B x 22/365)).

Toutefois, lorsque le travailleur dispose d'un véhicule de remplacement de son véhicule habituel en raison d'un entretien ou d'une réparation, l'avantage ne tient pas compte du véhicule de remplacement et n'équivaut pas à la somme des avantages de chaque véhicule. Il est uniquement tenu compte du véhicule habituel.

Si le travailleur utilise différentes « car pool » ou voitures du parc automobile de l'entreprise, qui ont une valeur catalogue et/ou un taux d'émission CO₂ différent(s), il faut tenir compte, pour la fixation de l'avantage mensuel imposable, de la voiture la plus utilisée durant ce mois par le travailleur concerné.

Lorsqu'un travailleur utilise concomitamment **plusieurs véhicules** de société, un avantage de toute nature doit être calculé pour chacun de ces véhicules en tenant compte de la valeur catalogue et du pourcentage CO₂ de chacun de ceux-ci.

Toutefois, si, dans un garage, une seule plaque Z (plaque marchand) est affectée le même mois à plusieurs véhicules successivement utilisés par un travailleur à des fins privées, le calcul est effectué sur la base du véhicule le plus utilisé au cours du mois.

Certains contrats de leasing prévoient la mise à disposition simultanée de plusieurs véhicules (**Exemple** : contrat « 6 roues » contenant une voiture et un scooter ou un vélo). Dans ce cas, un avantage de toute nature doit être calculé pour les différents véhicules :

- Pour la mise à disposition de la voiture de société, l'avantage est évalué forfaitairement (*cf. 4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage, page 18*)
- Pour la mise à disposition du scooter de société, l'avantage est compté pour sa valeur réelle (*cf. 5. L'évaluation réelle de l'avantage, page 23*)
- Pour la mise à disposition du vélo de société, il ne faut pas calculer davantage dès lors que ce vélo est effectivement utilisé pour les déplacements du domicile au lieu de travail (*cf. 8. La charge de la cotisation, page 16*) ; à défaut, l'avantage est compté pour sa valeur réelle (*cf. 5. L'évaluation réelle de l'avantage, page 23*).

4.7 La contribution du travailleur

Si l'employeur peut offrir l'avantage à titre purement gratuit, les parties peuvent également convenir d'une contribution du travailleur à son avantage.

Cette contribution peut prendre **diverses formes** :

- Une indemnité kilométrique pour l'usage privé
- Le paiement d'une partie du leasing
- Le paiement de tout ou partie du carburant
- La prise en charge des frais d'entretien
- La prise en charge de la prime d'assurance « responsabilité civile »
- ...

Si le travailleur intervient financièrement, cette contribution est **déduite du montant de l'avantage** de toute nature. Si la contribution du travailleur 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.

Pratiquement, pour évaluer l'avantage de toute nature, il faut :

- Estimer le montant mensuel imposable de l'avantage selon les règles énoncées ci-avant
- Déduire de ce montant la contribution du travailleur à concurrence maximum de ce montant
- Calculer le précompte professionnel sur la base de ce montant réduit
- Retenir la contribution du travailleur de sa rémunération nette du mois concerné.

Lorsque la déduction de la contribution du travailleur est **au moins égale au montant de l'avantage** de toute nature, il n'y a en réalité aucun avantage dans le chef du travailleur. En effet, celui-ci rembourse l'employeur de l'avantage qui lui est accordé. Aucun avantage fiscal ne doit donc être déclaré.

La contribution du travailleur peut venir en déduction de l'avantage uniquement si cette contribution porte sur **un élément ou un service qui est mis à la disposition** du travailleur par l'employeur. La question de savoir s'il y a bien mise à disposition doit être tranchée à la lumière des circonstances de droit et de fait.

Peuvent ainsi être pris en compte :

- Le remboursement par le travailleur des frais de carburant lorsque l'employeur met à disposition une voiture de société avec carte carburant
- La prise en charge par le travailleur, via une retenue de sa rémunération nette, du coût d'options supplémentaires ajoutées au véhicule pris en leasing par l'employeur.

Ne peuvent par contre pas être pris en compte pour réduire le montant de l'avantage de toute nature :

- Le paiement directement par le travailleur de la totalité des frais de carburant pour ses déplacements domicile- lieu de travail ou pour d'autres déplacements privés sans qu'une carte carburant ne soit mise à sa disposition
- Les frais d'essence et de péage pour l'utilisation des autoroutes à l'étranger durant les vacances
- 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
- Les primes d'assurances couvrant les dégâts matériels du véhicule
- 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)
- Les frais de nettoyage du véhicule directement payés par le travailleur.

4.8 La carte carburant

Lorsque le travailleur bénéficie en même temps d'un véhicule de société et d'une carte carburant pour un usage privé, l'avantage de cette carte est **compris dans l'évaluation forfaitaire** du véhicule de société.

Par contre, si le travailleur dispose uniquement d'une carte carburant sans voiture de société, l'avantage que représente cette carte doit être évalué à sa valeur réelle et être déclaré mensuellement comme un avantage imposable.

Pour l'assujettissement de cet avantage à la sécurité sociale, consultez le point [5.4. La carte carburant, page 14](#).

4.9 Le remboursement des frais de chargement électrique à domicile

Aucun impôt supplémentaire n'est dû pour le remboursement par l'employeur des frais de chargement électrique à domicile du véhicule de société, dès lors que les **conditions** suivantes sont réunies :

- La mise à disposition de la fourniture d'électricité pour le chargement de cette voiture, est prévue par la politique automobile de l'entreprise.
- Le travailleur utilise, à son domicile, une borne de chargement électrique, un câble de recharge intelligent ou un compteur intermédiaire permettant la détermination de la consommation électrique pour la recharge de la voiture de société de manière vérifiable ; tout système, acheté, pris en location ou en leasing à partir du 01/01/2025, doit disposer d'un compteur électrique qui répond soit aux conditions d'exactitude imposées dans le protocole d'inspection, soit à la classe d'exactitude B selon l'arrêté royal du 15/04/2016 (ou à une classe équivalente). Il n'est pas exigé que l'employeur mette cette borne de recharge ou ce câble intelligent à la disposition du travailleur. Un même dispositif peut ainsi être utilisé par plusieurs membres d'une même famille dès lors que les frais de recharge de chaque voiture d'entreprise peuvent être déterminés distinctement d'une manière vérifiable.

La détermination du coût réel du chargement électrique de la voiture de société à partir de la facture globale peut s'avérer compliquée. Il est plus simple de rembourser sur base d'un montant fixe par kilowattheure. Le SPF Finances reconnaît comme raisonnable un remboursement qui n'excède pas le **tarif maximal trimestriel de référence** par kilowattheure, en fonction de la Région du lieu de résidence du travailleur.

Cette tolérance est valable depuis l'année 2025 et ne concerne pas les frais de chargement dans d'autres conditions (véhicule privé, chargement ailleurs qu'au domicile, ...). Si toutes les conditions ne sont pas strictement respectées, le remboursement doit être soumis, pour sa valeur réelle, à l'impôt comme un avantage de toute nature ; il convient, dans ce cas, de distinguer selon le type d'utilisation (professionnelle, entre le domicile et le lieu de travail, strictement privée) qui est faite du véhicule.



Plus d'infos

Le tarif maximal trimestriel de référence par kilowattheure est publié, par voie de circulaire, par le SPF Finances (*cf. 4. Les montants maximaux de remboursement des frais de recharge électrique, page 26*).

5. L'évaluation réelle de l'avantage

L'avantage de toute nature est évalué, pour les **véhicules du 2^{ème} type** (*cf. 8. La charge de la cotisation, page 16 ; Exemple : trottinettes, motos, camionnettes*), sur la base de sa valeur réelle pour le bénéficiaire, c.-à-d. le montant qu'il aurait dû dépenser pour obtenir le même avantage dans des circonstances normales.



Concrètement

En pratique, l'employeur procède à l'évaluation réelle de l'avantage en utilisant un des critères suivants :

- Le coût du véhicule tel qu'il ressort de la comptabilité
- Les tarifs de location.

La contribution du travailleur à son avantage peut être déduite de la valeur de l'avantage de toute nature.

6. L'exonération fiscale pour les déplacements domicile-lieu de travail

Les indemnités accordées par l'employeur aux travailleurs en remboursement de leurs frais personnels de **déplacement du domicile à leur lieu de travail**, sont, sous certaines conditions et dans certaines limites, exonérées d'impôt.

Pour cette exonération, les **conditions** suivantes doivent être réunies :

- Le travailleur opte pour l'application du forfait légal de frais dans sa déclaration fiscale
- Le travailleur utilise un moyen de transport pour effectuer des déplacements du domicile au lieu de travail.

Lorsqu'il utilise un moyen de transport autre que les transports publics en commun, le transport collectif organisé par l'employeur ou le vélo (*Exemple : sa voiture personnelle, le véhicule de société mis à sa disposition*), l'exonération est limitée à concurrence de **500 €/an** (montant 2026 pour l'exercice d'imposition 2027).

Cette exonération est cumulaire avec l'exonération 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 exonération se traduit, pour le **précompte professionnel**, par une immunsation maximale de 41,70 €/mois pour autant que le travailleur confirme par écrit à son employeur qu'il ne réclamera pas, lors de sa déclaration fiscale pour l'année concernée, la déduction de ses frais professionnels réels.

7. La déduction fiscale

Depuis le 1^{er} janvier 2026, les frais des voitures de société à moteur thermique ou hybrides *plug in* rechargeables (PHEV) nouvellement commandées, ne sont plus fiscalement déductibles par l'employeur, personne physique ou société. Les voitures de société 100 % électriques ou à hydrogène restent, elles, fiscalement déductibles jusqu'au 31 décembre 2026.



Concrètement

La date de la commande ou de la signature du contrat de leasing est déterminante pour connaître la déductibilité fiscale que vous pouvez appliquer.

Contactez votre comptable ou votre conseiller fiscal pour évaluer votre situation personnelle.

Ce qu'UCM fait pour vous

Vous octroyez à vos travailleurs des véhicules de société ? Nous vous accompagnons !

1. Un accompagnement

Vous trouvez sur [UCM.be](https://ucm.be), un modèle d'avenant concernant l'usage privé d'un véhicule de société.

Besoin d'un accompagnement pour mettre en place cet avantage et/ou rédiger une *car policy* adaptée à vos besoins ? Contactez solutions.rh@ucm.be.

2. Les informations à nous transmettre

Les calculs de paie ainsi que les déclarations à l'ONSS et au SPF finances sont établies sur la base des informations que vous nous communiquez. **Veillez à transmettre en temps utile les renseignements nécessaires à votre gestionnaire.**

Communiquez-lui, pour chaque travailleur ou dirigeant concerné, sur la **fiche d'identification du travailleur (FIT)**, les données suivantes relative à vos véhicules de société :

- Type de carburant
- Taux d'émission CO₂
- Taux d'émission CO₂ faux hybride (*)
- Date d'acquisition
- Date de 1^{ère} immatriculation
- N° de plaque d'immatriculation
- Date de début d'utilisation du véhicule
- Usage du véhicule
- Valeur catalogue
- Véhicule utilitaire ou non
- Participation éventuelle du travailleur.

(*) données obligatoires si véhicule hybride

Communiquez, sur les **relevés de prestations** des mois concernés, toute modification des renseignements fournis (**Exemple** : changement de véhicule ou de plaque d'immatriculation, modification de la contribution du travailleur, suspension temporaire de la mise à disposition de la voiture de société, ...).

3. La cotisation CO2

Nous **calculons et déclarons** pour vous la cotisation CO2 sur la base des informations communiquées.

Le montant de la cotisation CO2 calculée se retrouve sur les relevés de prestations.

Le montant de la cotisation CO2 est **indexé pour vous** au 1^{er} janvier de chaque année. Vous ne devez rien nous communiquer à cet effet.

4. Le précompte professionnel et les déclarations fiscales

Si l'avantage est évalué forfaitairement (*cf. 4. L'évaluation forfaitaire de l'avantage, page 18*), le calcul du précompte professionnel, communiquez à votre gestionnaire, pour chaque travailleur concerné, **toutes les données reprises au point 2 ci-dessus** pour nous permettre d'établir correctement le calcul du précompte professionnel et les déclarations fiscales.

Si l'avantage est évalué sur la base de sa valeur réelle, le calcul du précompte professionnel et les déclarations fiscales sont effectués sur la base du **montant déterminé par vos soins** (*cf. 5. L'évaluation réelle de l'avantage, page 23*).



Concrètement

Consultez appipay et **vérifiez l'exactitude des données** utilisées pour le calcul de la cotisation CO2 et de l'avantage de toute nature ainsi que leur gestion.

Corrigez-le le cas échéant au plus tard 1 mois après le trimestre concerné afin de tenir compte de nos délais de traitement de l'information.

Les annexes

1. Les sanctions pour défaut de déclaration et/ou paiement de la cotisation CO2

Origine de la (modification de) DMFA	Modifications effectuées sur des données reprises dans la DMFA	
	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 + intérêts	Cotisation doublée + majorations + intérêts

(*) Pour éviter toute sanction et tenir compte des délais de traitement et de transmission de l'information, communiquez à votre gestionnaire les éléments de la cotisation CO2 ou les modifications de ceux-ci dans les 2 mois qui suivent le trimestre concerné (cf. 6. La déclaration de la cotisation CO2, page 15 et cf. 8. La charge de la cotisation, page 16).

2. Le coefficient de dégressivité

Période écoulée depuis la 1 ^{ère} immatriculation du véhicule (*)	Coefficient de dégressivité
≤ 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.

3. La liste des véhicules correspondant aux faux hybrides

Vous pouvez consulter la liste à jour publiée par le SPF Finances le 17/03/2022 sur : https://finances.belgium.be/fr/entreprises/personnel_et_remuneration/avantages_toute_nature/voitures_de_societe#q1.

4. Les montants maximaux de remboursement des frais de recharge électrique

Trimestre	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande
1 ^{er} trimestre 2025	0,3256 €/kWh	0,3294 €/kWh	0,2822 €/kWh
2 ^{ème} trimestre 2025	0,3617 €/kWh	0,3585 €/kWh	0,3194 €/kWh
3 ^{ème} trimestre 2025	0,3843 €/kWh	0,3787 €/kWh	0,3456 €/kWh
4 ^{ème} trimestre 2025	0,3457 €/kWh	0,3356 €/kWh	0,3070 €/kWh
1 ^{er} trimestre 2026	0,3523 €/kWh	0,3426 €/kWh	0,3132 €/kWh

Date de dernière mise à jour : 03/2026.

Éditeur responsable : UCM Secrétariat social asbl, Jean-Benoît Le Boulengé, Chaussée de Marche 637, 5100 Wierde.

La reproduction, même partielle, des textes n'est autorisée qu'après accord écrit de l'UCM et moyennant citation de la source.

Le Secrétariat social UCM veille à informer aussi complètement que possible ses affiliés. La réglementation sociale et fiscale étant complexe et en constante évolution, la présente publication ne prétend pas à l'exhaustivité des obligations qui incombent à l'employeur. Les informations communiquées par le Secrétariat social UCM dans cette publication ne pourraient en aucun cas engager sa responsabilité.

Secrétariat social UCM asbl agréé par A.M. du 04/07/1946 sous le N°200 | N° BCE 0407 571 234 | RPM Liège division Namur | N° TVA BE 0407 571 234
chaussée de Marche, 637 - 5100 Namur (Wierde)
UCM.be