



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>40233</b>	<b>De M. Fabien Di Filippo ( Les Républicains - Moselle )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Économie, finances et relance</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Comptes publics</b>
<b>Rubrique &gt; entreprises</b>	<b>Tête d'analyse</b> > Imposition des frais de carburant liés aux véhicules de fonction	<b>Analyse &gt; Imposition des frais de carburant liés aux véhicules de fonction.</b>
Question publiée au JO le : <b>20/07/2021</b> Date de changement d'attribution : <b>21/05/2022</b> Date de signalement : <b>16/11/2021</b> Question retirée le : <b>21/06/2022</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Fabien Di Filippo attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur le nouveau système d'imposition imposé aux entreprises concernant les avantages en nature sur les véhicules de fonction et sur la situation parfois injuste qu'elle engendre, notamment pour des collaborateurs itinérants dans les entreprises de service. En effet, les dernières modifications de l'article 3 de l'arrêté du 10 décembre 2002 relatif à l'évaluation des avantages en nature en vue du calcul des cotisations de sécurité sociale impose aux entreprises d'ajouter les frais de carburant liés aux véhicules de fonction comme avantages en nature. Le mode de calcul par une entreprise des avantages en nature pour les véhicules de fonction attribués à ses collaborateurs peut désormais s'effectuer de deux manières : l'entreprise peut choisir entre le calcul à 30 % (location, entretien, assurance) + frais réels de carburant à titre personnel des collaborateurs et le calcul au forfait à 40 % (location + entretien + assurance) + carburant (professionnel + personnel). Une première difficulté réside dans le fait que l'entreprise ne peut pas choisir d'adapter son mode de calcul en fonction de la situation de chaque collaborateur : elle doit effectuer un choix pour l'ensemble des salariés, alors qu'il semblerait plus juste et plus pertinent de laisser le choix à l'entreprise de mixer les choix forfaitaires en fonction de l'usage réel du véhicule de fonction par chaque employé. La deuxième difficulté réside dans le fait que lorsqu'une entreprise choisit la version forfaitaire à 40 %, les collaborateurs déclarent une somme plus importante mensuellement au titre de l'avantage en nature sur ces véhicules. Avec ce système, certains collaborateurs vont finalement déclarer et donc, potentiellement payer plus d'impôts sur des dépenses de carburant à la fois personnelles et professionnelles. Une personne qui fait par exemple 35 000 km/an avec son véhicule de fonction devrait déclarer environ 200 euros par mois en plus d'avantage en nature, soit 2 400 euros par an, avec le risque que cela implique de changer de tranche d'imposition. Si cette personne parcourt annuellement 3 000 km à titre personnel avec ce véhicule annuellement (ce qui lui coûte environ 350 euros TTC de carburant) et 32 000 km à titre professionnel par an, ses trajets personnels représentent moins de 10 % de ses trajets et elle va potentiellement payer des impôts sur ses trajets professionnels. Ce système de calcul imposé est d'autant plus injuste qu'il favorise les personnes qui travaillent sur des lieux proches de leur domicile, les habitants des grandes villes notamment, qui ont des kilométrages professionnels bien moins importants que des itinérants en province. De plus, les personnes qui vont désormais payer des impôts sur leurs déplacements professionnels devraient *a minima* pouvoir déclarer ces frais professionnels en frais réels dans leurs déclarations de revenus : or la loi ne leur permet pas de le faire, car le véhicule ne leur appartient pas... Finalement, l'utilisation d'un véhicule de fonction dans le cadre de leur activité professionnelle ne constituera plus un avantage pour de nombreuses personnes, mais une véritable contrainte financière. Avec des frais de 400 ou 500 euros par mois liés à la voiture de fonction, il devient plus intéressant de



posséder son propre véhicule et passer en frais réels, ce qui est impossible lorsque l'entreprise impose un véhicule de fonction. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin de favoriser la mise en place d'un système plus juste et plus adapté aux situations individuelles en ce qui concerne le mode de calcul par une entreprise des avantages en nature pour les véhicules de fonction et qui ne pénalise pas financièrement les personnes contraintes de faire un usage important de leur véhicule de fonction, notamment les collaborateurs itinérants.