



## 16ème législature

<b>Question N° : 14019</b>	<b>De Mme Annaïg Le Meur ( Renaissance - Finistère )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
<b>Rubrique &gt;</b> automobiles	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Faire du crédit mobilité un outil éco-responsable dans les entreprises	<b>Analyse &gt;</b> Faire du crédit mobilité un outil éco-responsable dans les entreprises.
Question publiée au JO le : <b>26/12/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/04/2024</b> page : <b>2820</b> Date de changement d'attribution : <b>12/01/2024</b> Date de signalement : <b>27/02/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Annaïg Le Meur interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le crédit mobilité. Le crédit mobilité est un dispositif permettant aux entreprises de proposer à leurs salariés disposant d'un véhicule de fonction, soit d'y renoncer totalement, soit d'y renoncer partiellement en passant sur un véhicule de gamme inférieure ou 100 % électrique. En contrepartie, les salariés perçoivent une enveloppe annuelle pouvant être utilisée pour financer leurs déplacements professionnels, personnels et domiciles / travail. Cette alternative éco-responsable a été mise en avant en octobre 2023 dans le plan de sobriété énergétique présenté par le Gouvernement. Néanmoins, il n'est pas encadré juridiquement et surtout à l'inverse des véhicules de fonction, il ne bénéficie d'aucune tolérance sociale ou fiscale pour inciter les entreprises à le mettre en place, tout comme les salariés à l'utiliser. Aujourd'hui, les dispositions relatives à l'évaluation de l'avantage en nature d'un véhicule de fonction sont cadrées par l'Urssaf, que le véhicule soit loué, ou qu'il soit acheté et ne prend en compte qu'un pourcentage du coût du véhicule pour l'entreprise. Ce pourcentage bénéficiant d'un abattement s'il s'agit d'un véhicule électrique. La résultante de ce système est que le montant soumis à charges sociales et intégré dans l'assiette de calcul de l'impôt sur le revenu du salarié est bien inférieur à l'avantage réel que procure au salarié l'utilisation à titre privé du véhicule de fonction. En l'état, un salarié qui renoncerait à cet avantage pour un crédit mobilité verrait l'entièreté de la somme allouée dans le cadre du crédit mobilité soumise à charges sociales et impôt sur le revenu, ce qui rend ce dispositif inintéressant alors qu'il participe à la décarbonation de l'entreprise. Pour rendre ce dispositif plus attractif, il faudrait pouvoir appliquer des règles de calcul similaires à celles de la valorisation du véhicule de fonction, à savoir n'intégrer dans l'assiette des cotisation qu'une fraction du coût réel des déplacements doux, professionnel et personnel pris en charge. Elle souhaite connaître l'avis du Gouvernement sur cette proposition et les dispositions envisagées par le Gouvernement pour faire du crédit mobilité un véritable outil de transition dans les entreprises en faveur des déplacements éco-responsables.

### Texte de la réponse

En application de l'article 82 du code général des impôts (CGI), les avantages en nature, c'est-à-dire la mise à disposition ou la fourniture par l'employeur à ses salariés d'un bien ou d'un service à titre gratuit ou à un prix inférieur à leur valeur réelle, sont, au même titre que la rémunération versée en espèces, imposables à l'impôt sur le

revenu. Lorsqu'un véhicule d'entreprise est mis à la disposition d'un salarié qui l'utilise à des fins à la fois professionnelles et personnelles, seule l'utilisation privée de ce véhicule de fonction constitue un avantage en nature imposable et donne lieu, pour l'employeur, au versement de charges sociales et, pour le salarié, aux contributions sociales et à l'impôt sur le revenu dû correspondant. Les règles d'évaluation des avantages en nature applicables en matière d'impôt sur le revenu sont alignées sur celles prévues pour le calcul des cotisations de sécurité sociale par l'arrêté du 10 décembre 2002 relatif à l'évaluation des avantages en nature en vue du calcul des cotisations de sécurité sociale. L'avantage résultant de l'utilisation privée d'un véhicule de fonction est évalué sur la base des dépenses réellement engagées ou, sur option de l'employeur, d'un forfait exprimé en pourcentage du coût d'achat du véhicule. En cas de location ou de location avec option d'achat, il est évalué sur la base du coût global annuel comprenant la location, l'entretien et l'assurance du véhicule. Quant à l'avantage correspondant à la mise à disposition par l'employeur de véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2024, il ne tient pas compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule et est évalué après application d'un abattement de 50 %, dont le montant est plafonné à 1 800 euros par an. Par ailleurs, les employeurs peuvent convertir le montant d'avantage en nature lié à l'utilisation d'un véhicule de fonction en crédit mobilité, prime qui se substitue à l'octroi d'un véhicule de fonction. Il n'est pas envisagé d'exonérer d'impôt sur le revenu cette somme qui s'apparente à un supplément de salaire librement employé par le salarié et qui est étranger aux dépenses liées à l'acquisition et à la conservation du revenu. Une telle logique conduirait à substituer aux rémunérations salariales classiques versées par les employeurs une prise en charge de dépenses d'ordre personnel de leurs salariés exonérée d'impôt sur le revenu, ce qui est contraire aux principes généraux de l'imposition des revenus. En outre, une telle exonération serait contraire au principe d'égalité devant les charges publiques dès lors qu'aucun motif d'intérêt général ne justifierait la différence de traitement induite en matière d'impôt sur le revenu entre salariés, selon qu'ils se voient proposer ou non un véhicule de fonction. Au demeurant, il est rappelé que différents dispositifs peuvent déjà être mobilisés par les employeurs pour favoriser les mobilités douces. Ainsi, sous certaines limites, ne sont pas soumis à l'impôt sur le revenu et aux cotisations sociales les frais de trajet domicile-travail des salariés qui sont pris en charge par l'employeur via la prime transport (qui couvre les frais de carburant et les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ou hybrides, rechargeables ou hydrogène), la prise en charge du forfait mobilités durables (qui couvre les frais de vélo, covoiturage, transports en commun - hors abonnement - ou engins de free-floating) ou enfin la prise en charge obligatoire du prix des titres d'abonnements aux transports publics ou de services publics de location de vélos. Ces précisions ont vocation à répondre aux préoccupations exprimées.