

LE GOUVERNEMENT DOIT TRANCHER

# DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ AU BUDGET MOBILITÉ

*Les partenaires sociaux s'accordent sur des formules alternatives à la voiture de société.*

**T**rop favorable, le régime fiscal des voitures de sociétés en Belgique? La Commission européenne, l'OCDE et le FMI, ainsi que de nombreuses associations de défense de l'environnement, l'affirment régulièrement. L'avantage fiscal pousse les Belges à opter pour des voitures plus puissantes et à les utiliser plus souvent que nécessaire. D'où des émissions excessives et des embouteillages parfois dantesques. Tous les décideurs politiques sont bien conscients du problème. Mais comment écorner un avantage dont bénéficient quelque 400.000 travailleurs belges sans risquer le coup de boomerang électoral? La solution-miracle pourrait être celle du budget mobilité: l'élargissement de l'avantage fiscal à d'autres formes de mobilité que la voiture individuelle.



BELGA IMAGE

Les partenaires sociaux (Conseil central de l'économie et Conseil national du travail) viennent de remettre un avis commun sur les contours d'un tel budget mobilité. Ces contours peuvent se résumer à deux mots: neutralité et liberté. Neutralité car la facture ne doit augmenter ni pour l'employeur ni pour la sécurité sociale, tout en permettant au travailleur de bénéficier d'un avantage net identique. Liberté car l'employeur conserve la liberté d'octroyer ou non ce budget mobilité à certaines catégories de travailleurs et parce

que les bénéficiaires peuvent choisir l'affectation de ce budget. Les partenaires sociaux excluent du budget mobilité les travailleurs qui ont obtenu la voiture en contrepartie d'une baisse de salaire brut.

Si le travailleur préfère conserver sa voiture, rien ne change. S'il y renonce ou opte pour un véhicule plus modeste, il peut consacrer l'argent dégagé à trois choses: tout d'abord, l'achat d'un abonnement de transports en commun, une indemnité-vélo ou un vélo d'entreprise. Ces montants sont intégralement exonérés de tout prélèvement fiscal ou parafiscal. Ensuite, l'utilisation d'autres modes et services de transport durables (voitures et vélos partagés, titres de transport en commun, etc.). Et enfin, le paiement en cash. Dans les deux derniers cas, l'avantage

sera fiscalisé mais de manière plus légère que le salaire brut. Une condition toutefois: consacrer effectivement «un montant minimum» aux modes et services de transport durable, faute de quoi l'avantage sera taxé comme un revenu professionnel.

Vous vous demandez sans doute quel est donc ce montant minimum? Pour l'heure, personne ne le sait. Il reviendra au gouvernement de le déterminer. Cela promet de belles parties de plaisir avec

un Open Vld adepte du *cash for cars* (du cash défiscalisé à la place de la voiture) et une N-VA qui clame que la voiture de société est son «seul tabou». Les partenaires sociaux ne s'inscrivent pas dans cette logique. Pour eux, la réforme doit défendre «une politique intégrée de mobilité durable» et ne peut constituer «un instrument d'optimisation fiscale». Ils préconisent d'ailleurs d'élargir à terme le budget mobilité à d'autres travailleurs, que ceux qui ont déjà droit à une voiture de société. © CHRISTOPHE DE CAEVEL