

Coup de frein sur les avantages liés aux véhicules de fonction !

Par Sophie Paya, avocate associée

Le véhicule de fonction est un **avantage non négligeable pour les salariés** puisqu'ils bénéficient de la mise à disposition permanente d'un véhicule par leur employeur pour leurs déplacements professionnels et personnels.

On estime que 1,2 Million de véhicules de fonction sont actuellement en circulation.

Or, un [arrêté du 25 février 2025 relatif à l'évaluation des avantages en nature](#) a abrogé et remplacé celui du 10 décembre 2022, **bouleversant sensiblement la méthode de calcul de l'évaluation forfaitaire**.

1. Que change l'arrêté du 25 février ?

Pour rappel, la mise à disposition d'un véhicule de fonction constitue un élément de rémunération non monétaire, à savoir un avantage en nature soumis à charges sociales et à impôt sur le revenu.

L'avantage en nature peut être évalué soit « sur la base des dépenses réellement engagées » soit « forfaitairement » (l'option vaut pour une année).

Globalement, dans un souci de simplification, les entreprises avaient recours à l'évaluation forfaitaire, beaucoup plus simple administrativement à gérer.

Or les **modalités de l'évaluation forfaitaire ont été modifiées à effet au 1^{er} février 2025** (on peut d'ailleurs être surpris par le caractère rétroactif du dispositif !).

La **méthode de calcul de l'évaluation sur la base d'une valeur forfaitaire diffère** selon l'âge du véhicule et la façon dont l'entreprise en a la jouissance (véhicule, en location ou achetée, ainsi qu'en fonction de la nature du véhicule (thermique, hybride, électrique)

Synthétiquement les mesures sont les suivantes :

Véhicule acheté				
	Mis à disposition jusqu'au 31/01/2025		Mis à disposition à compter du 01/02/2025	
Age du véhicule	- de 5 ans	+ de 5 ans	- de 5 ans	+ de 5 ans
<u>Sans prise en charge du carburant par l'employeur</u>	9 % du coût d'achat*	6 % du coût d'achat*	15 % du coût d'achat*	10 % du coût d'achat*
<u>Avec prise en charge du carburant par l'employeur</u>	9 % du coût d'achat* + frais réels (sur factures) de carburant utilisé à des fins personnelles OU 12% du coût d'achat*	6% du coût d'achat* + frais réels (sur factures) de carburant utilisé à des fins personnelles OU 9% du coût d'achat*	15 % du coût d'achat* + frais réels (sur factures) de carburant utilisé à des fins personnelles, OU 20% du coût d'achat*	10 % du coût d'achat* + frais réels (sur factures) de carburant utilisé à des fins personnelles OU 15% du coût d'achat*
*Prix TTC réglé par l'entreprise				

Véhicule loué				
	Mis à disposition jusqu'au 31/01/2025		Mis à disposition à compter du 01/02/2025	
		Plafond		Plafond
<u>Sans prise en charge du carburant par l'employeur</u>	30% du coût global annuel (location, entretien, assurance)	Montant de l'AN si le véhicule était acheté (prise en compte du prix d'achat, rabais compris dans la limite de 30%)	50% du coût global annuel (location, entretien, assurance)	Montant de l'AN si le véhicule était acheté (prise en compte du prix d'achat, rabais compris dans la limite de 30%)
<u>Avec prise en charge du carburant par l'employeur</u>	30% du CGA** + fais réels de carburant, OU 40% du CGA** (frais de carburants inclus dans le CGA)		50% du CGA** + frais de carburant, OU 67% du CGA** (frais de carburants inclus dans le CGA)	
** CGA : coût global annuel pour la location (location, entretien, assurance)				

2. Coexistence des règles d'évaluation et dispositions dérogatoires pour l'électrique

Le BOSS, dans sa [mise à jour du 12 mars 2025](#), a confirmé que **les 2 règles d'évaluation coexisteraient en fonction de la date de mise à disposition du véhicule** : le véhicule est considéré comme mis à la disposition du salarié à compter de la date d'attribution fixée par l'accord conclu entre l'employeur et le salarié. Deux régimes d'évaluation vont donc co-exister pendant quelque temps.

Des **règles dérogatoires jusqu'à la fin 2027** ont été prévus pour les **véhicules fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique** et pour l'avantage lié à la mise à disposition de bornes de recharge, la volonté du gouvernement étant un verdissement des flottes d'entreprise.

Véhicule fonctionnant exclusivement aux moyens de l'électricité		
Mis à disposition avant le 01/02/2025	Mis à disposition après le 01/02/2025	
Evaluation au réel et forfaitaire	Evaluation au réel	Evaluation au forfait
Non prise en compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule + Abattement de 50%, dans la limite de 2000,30 euros par an	Uniquement si le véhicule fonctionne exclusivement au moyen de l'énergie électrique et qu'il respecte la condition d'éco-score	
	Non prise en compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule + Abattement de 50%, dans la limite de 2000,30 euros par an	Non prise en compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule + Abattement de 70%, dans la limite de 4852 euros par an

On observera que l'Etat veut inciter les entreprises et leurs salariés à adopter l'électrique « pur », jugé plus vertueux, puisque l'abattement n'est pas accordé à toutes les voitures électriques, celles qui ne remplissent pas les conditions requises pour obtenir un **score environnemental suffisant** ne bénéficient **d'aucun abattement**. Le respect d'un éco-score minimum doit être vérifié au jour de la mise à disposition du véhicule au salarié.

3. Quelles conséquences pratiques de la réforme ?

Mais **en pratique** quelles sont les conséquences pour les salariés et les entreprises de cette réforme ?

- **Pour les entreprises** : un coût plus important puisque le montant de l'avantage en nature soumis à cotisations sociales augmente fortement

- **Quant au salarié** : il est directement impacté, d'une part, sur son salaire net à payer qui diminue, (du fait de l'augmentation des charges sociales) et d'autre part, en matière d'impôt sur le revenu, puisque l'avantage en nature doit être réintégré dans la base fiscale.

Dans ces conditions, **diverses options sont envisageables pour les entreprises** :

- **Privilégier l'électrique dans la flotte.**
- **Modifier l'évaluation de l'avantage en nature en optant pour une évaluation au réel** : en effet, en interrogeant les salariés, on constate qu'ils utilisent leur véhicule de fonction principalement pour leurs trajets professionnels, et de manière limitée pour leurs trajets personnels (sauf période de congés payés). Dans ces conditions, une évaluation sur la base de la valeur réelle peut être plus intéressante.

La difficulté majeure de cette évaluation concerne la détermination de la part privée car l'employeur devra prouver le kilométrage parcouru à titre privé. A défaut, l'URSSAF sera amenée à procéder d'une régularisation sur les bases forfaitaires. Pour se faire, certaines entreprises ont mis en place un dispositif de télémetrie, plus simple que la tenue d'un registre journalier justifiant les conditions d'utilisation du véhicule.

- **Faire payer au salarié une redevance** : selon le Boss, quelle que soit l'évaluation retenue (forfaitaire ou valeur réelle) lorsque le salarié verse une redevance dont le montant est inférieur à la valeur du forfait ou à la valeur réelle, l'avantage en nature est évalué par différence à ces 2 valeurs. Dans le cas contraire, il n'y a pas d'avantage en nature.

Ainsi les entreprises qui disposent d'une flotte de véhicules de fonction importantes doivent s'interroger sur la stratégie retenue pour limiter l'augmentation des coûts. Quant aux salariés il convient tout de même de leur rappeler que la mise à disposition d'un véhicule de fonction reste très avantageuse par rapport à l'achat d'un véhicule individuel...