

Taxation des voitures de fonction : la facture est salée pour la Sécu, l'État et le climat

Le manque à gagner lié à la « niche brune » sur les voitures de fonction polluantes s'élève à 4 milliards d'euros par an

Une étude inédite pour chiffrer la « niche brune » sur les voitures de fonction

Sur les près de 2,1 millions de voitures de société qui circulaient en France à la fin de l'année 2023, **1,2 million sont des voitures de fonction**¹. Ces voitures sont mises à disposition permanente de salariés par leurs employeurs ; ils sont libres de les utiliser pour tous leurs déplacements, y compris le domicile-travail et les trajets privés.

L'utilisation privée des voitures de fonction relève d'un régime de taxation spécifique, qui s'apparente de fait à une niche fiscale et sociale. Pour plus de détails sur le fonctionnement de ce régime, se référer à [l'annexe](#).

T&E s'est associé au cabinet spécialisé [ERM](#) pour réaliser **un chiffrage des baisses de taxation dont bénéficient les 1,1 million voitures de fonction « fossiles » (diesel, essence et hybrides)**.

Concrètement, l'étude a permis d'évaluer le montant d'impôts et de cotisations payé par les salariés et les employeurs sur l'utilisation privée de ces voitures. Ce montant a ensuite été comparé aux impôts et cotisations qui auraient été payées si les dépenses engagées par l'employeur pour financer les trajets personnels des salariés bénéficiaires avaient été versées sous la forme d'un salaire classique.

4 milliards d'euros de manque à gagner pour la Sécu et l'État

Cette analyse inédite met en lumière l'un des principaux effets pervers du régime actuel de taxation de l'utilisation privée des voitures de fonction : il s'agit d'une « **niche brune** » **très coûteuse**, qui se traduit par une importante perte de recettes pour la Sécurité Sociale (baisse des cotisations salariales et patronales) et l'État (baisse des impôts sur le revenu et sur les sociétés).

Au total, le manque à gagner se chiffre à **3,96 milliards d'euros** en 2023. À titre de comparaison, cela équivaut à près de 40 % des économies visées par le Gouvernement avec la réforme des retraites ([10,3 milliards d'euros en 2027](#))² ou au subventionnement d'un demi-million de [leasing social](#) de voitures électriques³.

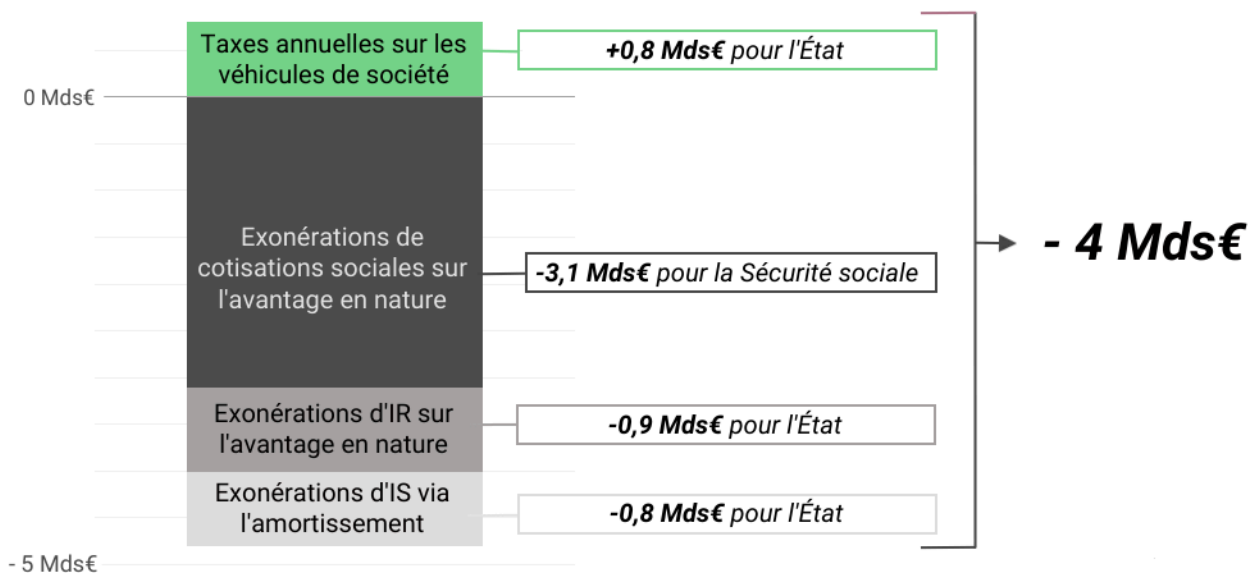
¹ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles (base SIV), traitées par NGC-Data et d'une note d'ALD-Automotive et sa filiale Skivr pour le Ministère de la Transition Écologique. Hors entreprises de location, taxis et stocks des constructeurs, concessionnaires, garages et sociétés de leasing.

² « Pour nos retraites », Gouvernement, 10 janvier 2023.

³ « Aide pour louer une voiture électrique (leasing électrique) », Service Public.fr, 15 février 2024. La subvention pour le leasing social de voitures électriques est de 6 000 € par véhicule en 2023 (hors complément lié au bonus écologique).

« Niches brunes » sur les voitures de fonction : 4 milliards d'euros d'argent public partent en fumée chaque année

Chiffrage du manque à gagner lié aux exonérations d'impôt et de cotisations dont bénéficient les voitures de fonction diesel, essence et hybrides (2023)



Source : ERM, Transport & Environment (2024), Company car fossil fuel subsidies in Europe.
Note : « IR » correspond à impôt sur le revenu et « IS » à impôt sur les sociétés.

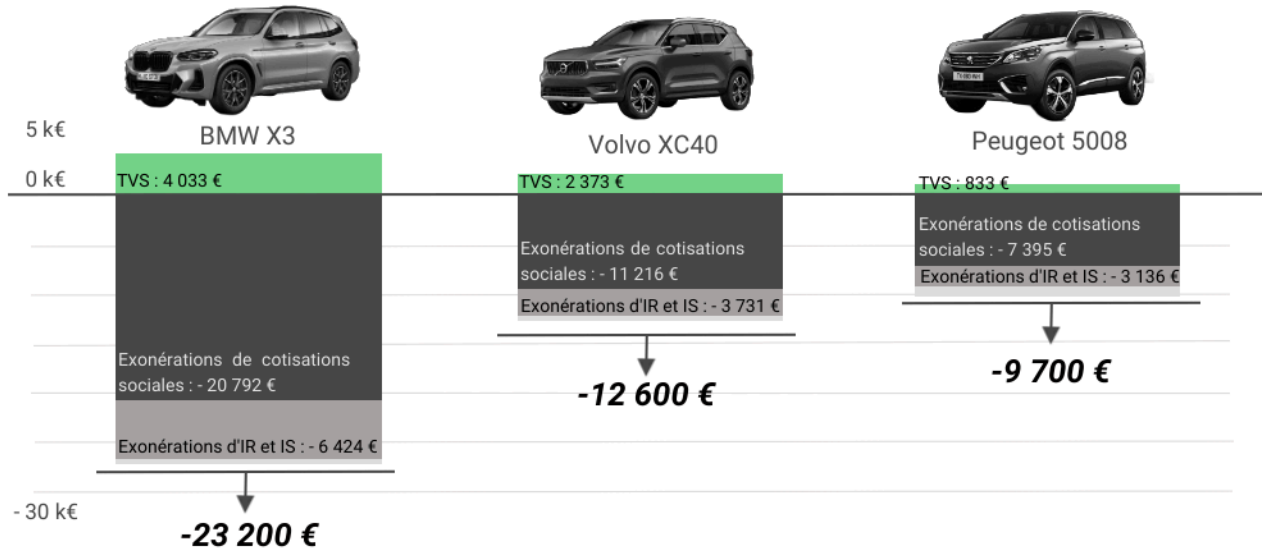


L'étude a également permis de chiffrer le montant précis de niche fiscale (ou, dit autrement, de perte de recettes pour la Sécurité Sociale et l'État), dont bénéficient individuellement les salariés utilisateurs de voitures de fonction fossiles et leurs employeurs, et ce pour tous les véhicules de fonction qui circulaient en France à la fin de l'année 2023.

Ainsi, pour un **SUV de fonction « statutaire »** (utilisé exclusivement pour les besoins privés du salarié) **de type BMW X3 en version essence**, l'économie fiscale s'élève à **23 200 € par an** en 2023. Cela équivaut à quatre fois le montant de subvention accordée aux bénéficiaires du leasing social sur trois ans (6 000 €) ou à 1,4 fois le SMIC annuel net (16 237 € au 1^{er} janvier 2023).

Voitures de fonction « statutaires » : la subvention brune annuelle se chiffre en milliers d'euros par voiture

Chiffrage de la baisse d'impôts et de cotisations dont bénéficient un salarié et son employeur pour plusieurs exemples de SUV de fonction « statutaires » essence



Source : ERM, Transport & Environment (2024), Company car fossil fuel subsidies in Europe.

Notes : Une voiture de fonction « statutaire » (ou « voiture-salaire ») est uniquement utilisée pour les trajets personnels du salarié et s'apparente à un complément de salaire. « TVS » correspond aux taxes annuelles sur les véhicules de société, « IR » à l'impôt sur le revenu et « IS » à l'impôt sur les sociétés.



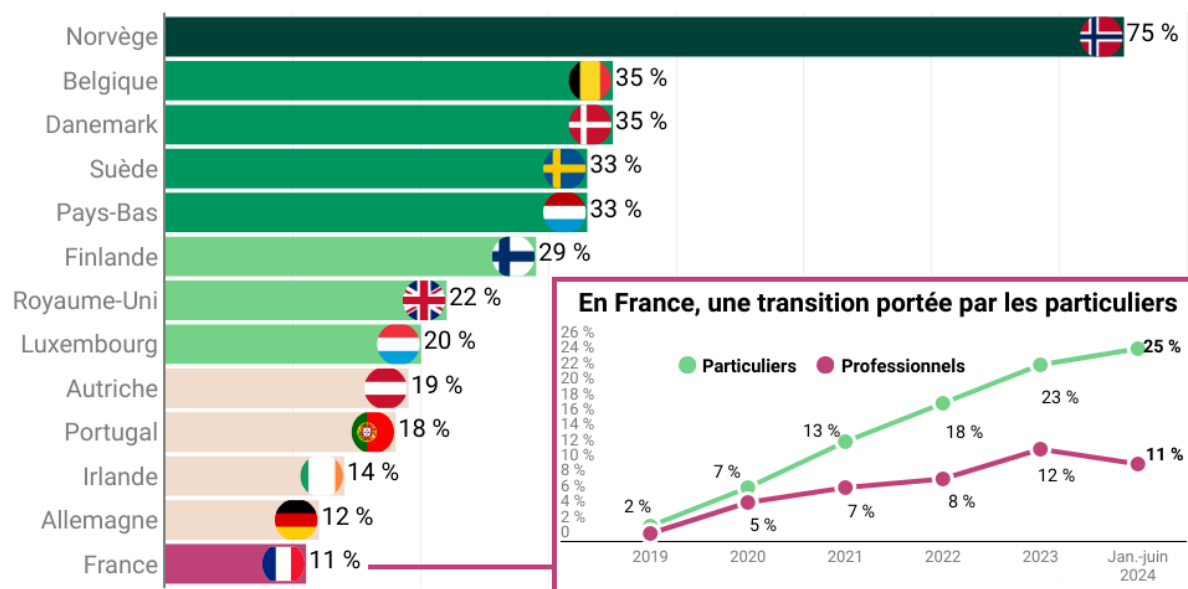
Une subvention fossile indirecte qui multiplie les effets négatifs

Pour T&E, le régime de taxation accommodant dont bénéficient les voitures de fonction thermiques et hybrides s'apparente à **une subvention indirecte aux carburants fossiles** (une « niche brune »). Elle brouille le signal fiscal et n'incite pas les entreprises françaises à accélérer la transition électrique de leurs parcs.

De fait, à l'heure actuelle, les entreprises françaises se démarquent de leurs voisines européennes par leur **attentisme dans la transition électrique de leurs parcs**. Leur retard est également marqué par rapport aux particuliers français (11 % des voitures d'entreprises neuves étaient électriques sur le premier semestre 2024, contre 25 % des voitures neuves immatriculées par les ménages).

Voiture électrique : les entreprises françaises moins matures que leurs homologues européennes

Parts des ventes d'électriques sur le marché des voitures d'entreprises neuves



Source : SIV (traitement Dataforce et NGC-Data). Immatriculations de voitures neuves (janv.-juin 2024).



En plus de ses effets négatifs sur le plan climatique (retard dans la baisse des émissions de CO₂ du parc automobile) et social (retard dans la structuration d'un marché de la voiture électrique d'occasion, qui dépend fortement des flottes professionnelles), cette subvention fossile est **problématique sur le plan industriel**. Elle est en effet indistinctement accordée à tous les modèles de voitures de fonction, peu importe leur lieu de production ; à titre d'exemple, le BMW X3 est importé depuis les États-Unis.

Les leçons du Royaume-Uni et de la Belgique

Parmi les pays étudiés dans l'étude, **c'est au Royaume-Uni que les voitures de fonction fossiles sont les plus pénalisées**, tandis que leurs équivalents électriques bénéficient d'exemptions. Le pays a mené une réforme du régime de taxation de l'avantage en nature sur l'utilisation privée des voitures de fonction en 2020, basé sur une augmentation graduelle du niveau d'imposition en fonction des émissions de CO₂ du véhicule considéré. La Belgique a quant à elle choisi en 2021 de **réviser les règles d'amortissement des véhicules de société**, en réduisant progressivement la possibilité pour l'employeur d'« amortir » ses voitures thermiques et hybrides pour réduire son impôt sur les sociétés.

Ces politiques volontaristes se traduisent directement dans le rythme de conversion des flottes d'entreprises : au premier semestre 2024, au Royaume-Uni et en Belgique, les parts de marché de la voiture électrique s'élèvent ainsi à **21 % et 35 %** des immatriculations de voitures neuves, soit respectivement deux et trois fois plus qu'en France (voir infographie ci-dessus).

T&E formule trois propositions de réforme

Pour éteindre cette « niche brune » sur les voitures de fonction, T&E propose de :

- Suivre l'exemple britannique en **modulant le niveau d'imposition des voitures de fonction par rapport aux émissions de CO₂ du véhicule considéré.**

A minima, il est nécessaire de doubler les forfaits d'évaluation de « l'avantage en nature » sur l'utilisation privée des voitures de fonction, tout en conservant la réduction dont bénéficient actuellement les modèles électriques. Début octobre 2024, le gouvernement a annoncé [la mise en œuvre de cette réforme a minima](#), sans que les détails soient encore connus au moment de la publication du présent briefing⁴.

- Suivre l'exemple belge **en réduisant progressivement la possibilité pour l'employeur de déduire une partie du coût d'acquisition des voitures de fonction fossile de son impôt sur les sociétés**, jusqu'à la suppression complète de cette possibilité en 2029. En parallèle, T&E suggère de « normaliser » le régime d'amortissement des voitures de fonction électriques.

Ces deux mesures auraient l'avantage de **renforcer l'incitation à organiser la conversion électrique des voitures de fonction**, pour l'employeur et le salarié. À court terme, elles généreraient par ailleurs des recettes publiques supplémentaires (impôts et cotisations), prélevées sur les voitures de fonction fossiles (diesels, essences, hybrides et hybrides rechargeables).

S'agissant spécifiquement des voitures électriques de fonction, T&E propose enfin de :

- **Favoriser davantage les voitures électriques affichant un niveau minimal de score environnemental**, les plus performantes sur le plan écologique, produites en France ou en Europe. Les forfaits d'évaluation de l'avantage en nature et les montants d'amortissement déductibles devraient être plus avantageux pour ces modèles électriques exemplaires.

⁴ « Budget 2025 : les voitures de fonction dans le viseur du gouvernement », Les Échos, 2 octobre 2024.

Annexe - En quoi le régime de taxation des voitures de fonction est-il une « niche » ?

Les voitures de fonction bénéficient d'un **traitement fiscal spécifique et complexe**.

Au titre de l'article 3 de l'arrêté du 10 décembre 2002, les dépenses engagées par l'employeur pour les trajets personnels réalisés par un salarié avec sa voiture de fonction (y compris les déplacements domicile-travail) sont considérées comme **une forme de salaire** (un « avantage en nature » accordé par l'employeur au salarié). Cet avantage en nature est inscrit sur la fiche de paie du salarié et est soumis à l'impôt sur le revenu (pour le salarié) et aux cotisations sociales (pour le salarié et l'entreprise)⁵.

Par principe, l'employeur devrait évaluer le montant d'avantage en nature sur la part des dépenses réellement engagées pour l'utilisation privée de la voiture de fonction par son salarié⁶. L'impôt et les cotisations payées par le salarié et l'employeur seraient alors assis sur ces dépenses. L'évaluation de la part des dépenses qui relèvent des trajets personnels par rapport aux trajets professionnels est toutefois complexe à établir, en raison notamment d'enjeux relatifs au respect de la vie privée du salarié. Elle est donc très peu utilisée par les entreprises.

À défaut, la fiscalité et les cotisations associées à l'utilisation privée de la voiture de fonction s'appliquent donc généralement sur **un montant d'avantage en nature forfaitaire**. L'arrêté distingue plusieurs options, synthétisées dans le tableau ci-dessous :

	Forfait « leasing » L'avantage en nature est évalué sur une proportion du coût de location (= loyer + assurance + carburant)	Forfait « achat » L'avantage en nature est évalué sur une proportion du coût d'achat (= prix remisé TTC)
Si le salarié paie lui-même le carburant utilisé à titre personnel	30 % du coût de location	9 % du coût d'achat (6 % si la voiture a plus de 5 ans)
Si l'employeur paie le carburant utilisé par le salarié à titre personnel	40 % du coût de location	12 % du coût d'achat (9 % si la voiture a plus de 5 ans)

Selon les cas, les prélèvements fiscaux et sociaux sont calculés sur un montant forfaitaire équivalent à **30 % à 40 % du coût de location de la voiture** (forfait « leasing ») ou **9 % à 12 % du coût d'achat de la voiture** (forfait « achat »), selon que le carburant soit payé par l'entreprise ou le salarié. Dans les faits, l'employeur est libre de choisir l'option qui lui convient le mieux, que la voiture soit achetée ou louée.

Afin d'inciter les employeurs et les salariés à participer à la transition automobile, le montant forfaitaire d'avantage en nature est divisé par deux pour une voiture de fonction électrique (abattement de 50 %), dans la limite de 1 964,90 € de réduction par an (soit 163,7 € par mois). Par ailleurs, la distinction entre le cas où l'employeur paie les frais d'électricité du salarié pour l'usage personnel de sa voiture et celui où le salarié les paie lui-même n'est pas applicable : le pourcentage le plus bas est toujours utilisé. Les forfaits d'avantage en nature pour une voiture de fonction électrique s'élèvent donc à 4,5 % du coût d'achat ou à 15 % du coût de la location (dans la limite de 1 964,9 € par an). Cet avantage n'est actuellement valable que jusqu'à la fin de l'année 2024.

⁵ Certaines précisions sont également apportées dans le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale.

⁶ Ces dépenses sont les suivantes : amortissement sur cinq ans pour une voiture détenue, loyer mensuel pour une voiture en location, frais d'assurance et d'entretien et, le cas échéant, frais de carburant ou d'énergie.

Ces forfaits d'évaluation de l'avantage s'avèrent en décalage avec la réalité de l'utilisation des voitures de fonction. En effet, le terme voiture de « fonction » désigne deux situations distinctes :

- Une voiture de fonction sur cinq (20 %) est en fait **une voiture « salaire » (ou « statutaire »)**, allouée à un salarié qui n'a pas besoin d'être véhiculé pour travailler. L'usage de ces voitures est principalement (voir exclusivement) personnel, cantonné aux trajets domicile-travail et aux déplacements privés⁷. À l'heure actuelle, la législation applicable n'oblige en effet pas l'employeur à justifier que la voiture de fonction soit nécessaire à l'exercice de la fonction pour être attribuée à un salarié.
- Les autres voitures de fonction sont mises à disposition de salariés « itinérants », qui ont réellement besoin d'être motorisés dans le cadre de leurs activités professionnelles (au moins en partie). Cela dit, même dans ce cas, **la part d'utilisation privée du véhicule demeure vraisemblablement largement majoritaire.**

Des enquêtes menées en Belgique, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas suggèrent ainsi qu'en moyenne, tous types de voitures de fonction confondues, **la vaste majorité des trajets réalisés avec ces véhicules sont des déplacements privés.** Aucune donnée précise n'existant à ce jour pour la France, T&E et ERM ont chiffré la niche fiscale et sociale à partir d'une hypothèse selon laquelle, en moyenne, 65 % des trajets réalisés avec les voitures de fonction relèvent des trajets personnels du salarié.

Dans ce contexte, les bases forfaitaires françaises d'évaluation de l'avantage en nature apparaissent **très largement sous-évaluées**, ce qui minore fortement le niveau de taxation.

Dans le même temps, au titre de l'article 39 du Code Général des Impôts, la voiture de fonction est légalement considérée comme une charge pour l'entreprise, et ce peu importe la part d'utilisation de la voiture à titre privé. L'employeur peut donc « amortir » la voiture, c'est-à-dire **déduire une partie du prix d'acquisition de son impôt sur les sociétés, sur une durée de cinq ans.** Les montants déductibles sont plafonnés, avec quatre seuils décroissants en fonction des émissions de la voiture considérée.

Du fait de ces deux dispositifs, la voiture de fonction s'apparente à **une « niche fiscale et sociale »**. Pour l'employeur, mettre à disposition une voiture de fonction à la place d'une rémunération classique permet de réduire son impôt sur les sociétés et ses cotisations patronales. Les salariés bénéficiaires, de leur côté, profitent d'une réduction d'impôt sur le revenu et de cotisations salariales pour des voitures qui, en grande partie, se substituent à leurs voitures personnelles.

Pour être exhaustif, à noter que pour chaque voiture de fonction mis à disposition de ses salariés, l'employeur s'acquitte de **deux taxes annuelles sur l'affectation des véhicules à des fins économiques**, dont le montant dépend de la motorisation et des émissions de CO₂ de la voiture (Code de l'imposition des biens et services : articles L421-93 à L421-167).

L'ensemble de ces dispositifs (avantages en nature, amortissement et taxes annuelles) ont été pris en compte dans l'analyse de T&E et d'ERM.

⁷ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles (base SIV), traitées par NGC-Data et d'une note d'ALD-Automotive et sa filiale Skipr pour le Ministère de la Transition Écologique. Hors entreprises de location, taxis et stocks des constructeurs, concessionnaires, garages et sociétés de leasing.