

1. La différence entre les émissions de CO₂ réelles et officielles

En 2001, selon les chiffres de l'ICCT¹, les émissions de CO₂ en conditions réelles des voitures neuves vendues en Europe étaient en moyenne 9% plus élevées que les émissions annoncées par les constructeurs et mesurées selon le cycle de test officiel NEDC. Cette divergence était largement imputable à la mauvaise représentativité du cycle par rapport aux conditions de conduite réelles.

Cet écart a augmenté depuis, jusqu'à atteindre 42% en 2016 (et 45% pour les voitures de société – **figure 1**). Cette évolution s'explique par l'emploi croissant d'artifices, sciemment élaborés par les constructeurs, visant à diminuer les émissions officielles mesurées en laboratoire². Ceci dans le but de respecter *sur papier* les objectifs fixés par la législation européenne tout en continuant à vendre des véhicules inutilement lourds et puissants sur lesquels les marges bénéficiaires sont confortables. Consommant beaucoup d'énergie, ces véhicules émettent beaucoup de CO₂ *sur route*.

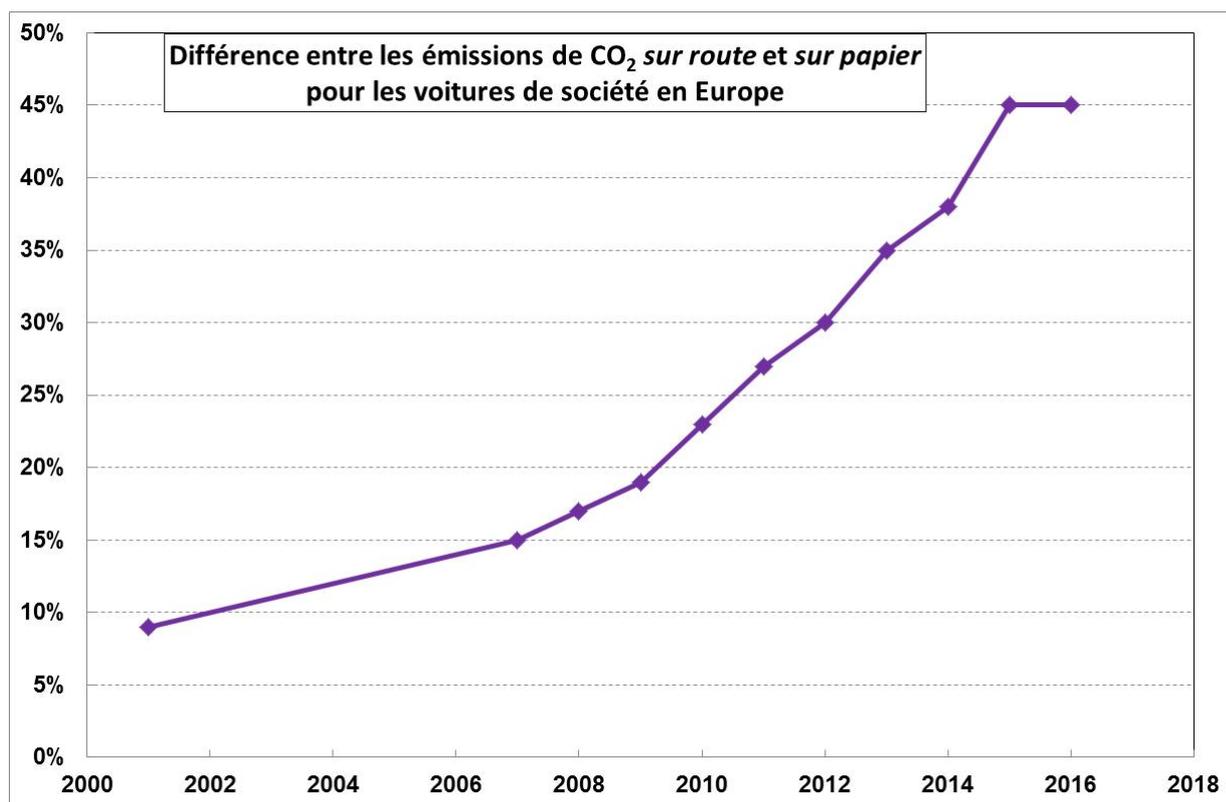


Figure 1 : Différence entre les émissions de CO₂ *sur route* et *sur papier* pour les voitures de société en Europe, par année de première immatriculation – Source : ICCT, 2017

¹ ICCT. 2017. From laboratory to road – A 2017 update of official and “real world” fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe.

² Voir par exemple le projet « Get real » (<http://www.get-real.org/front-page-en/>) ou cette analyse d'IEW : <http://www.iewonline.be/Consommation-des-voitures-comment-trichent-les-constructeurs>

2. Le régime fiscal des voitures salaires

Alors que les salaires bruts sont soumis à une cotisation sociale de 32% versée par les employeurs à l'Office national de sécurité sociale (ONSS), l'avantage en nature que constitue une voiture de société échappe à cette règle. A titre de « compensation » (très partielle), les employeurs doivent s'acquitter d'une « cotisation de solidarité » (ou cotisation CO₂) sur les voitures de société qu'ils attribuent à leurs employés à titre de complément salarial.

Le calcul de cette cotisation est basé sur les émissions de CO₂ du véhicule concerné :

$$\text{Cotisation mensuelle (euros)} = ((\text{CO}_2 \times 9 - Y) \times \text{coeff}_{\text{ind}} / 12$$

Avec :

- Y = coefficient dont la valeur dépend du carburant (768 pour l'essence, 600 pour le diesel et 990 pour le LPG)
- $\text{Coeff}_{\text{ind}}$ = coefficient d'indexation (1,1016 pour l'année 2010, 1,2267 pour l'année 2016)

Malgré l'augmentation du nombre de voitures de société, le montant total des cotisations de solidarité versées à l'ONSS diminue depuis 2010 (**figure 2**).

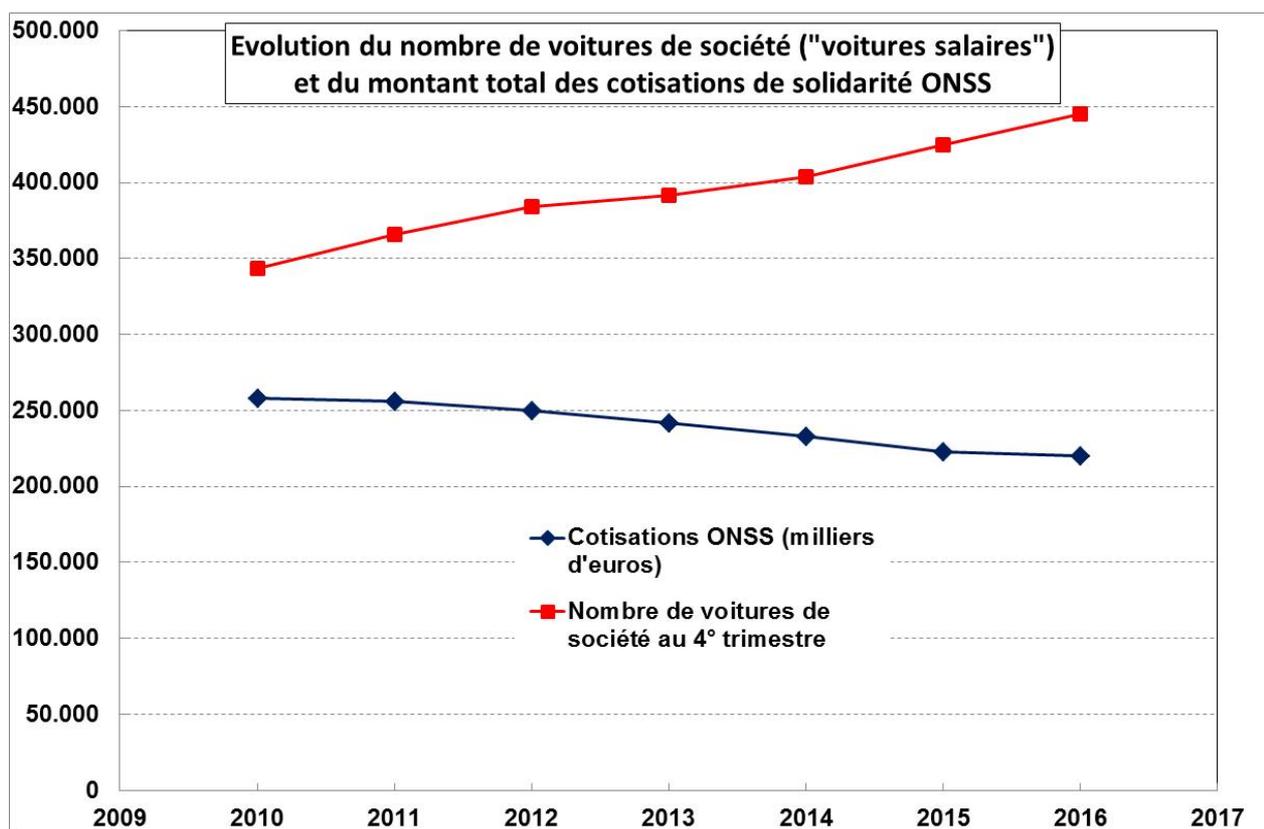


Figure 2 : Evolution du nombre de voitures de société attribuées à des salariés et du montant total des cotisations « de solidarité » versées par les employeurs à l'ONSS (données ONSS)



3. Le défaut de contribution imputable à la « triche CO₂ »

Au vu de ce qui précède, la question se pose : qu'en aurait-il été si les constructeurs avaient déclaré les émissions réelles de leurs véhicules ? Plus pragmatiquement, demandons-nous comment auraient évolué les cotisations de solidarité si l'écart entre émissions sur route et sur papier était resté à son niveau de 2001 (soit 9%) au lieu de croître jusqu'à atteindre 45% (pour les voitures de société) en 2016.

La première étape consiste à comparer le montant moyen de la cotisation de solidarité perçue par l'ONSS (obtenu en divisant le total des cotisations perçues par le nombre de voitures de société déclarées) au montant calculé sur base de la formule de ladite cotisation et des émissions déclarées. Comme il apparaît au **tableau 1**, la différence est comprise entre -1,4% et 5,6% (valeur moyenne : 2,9%). Cette bonne concordance entre les deux séries de valeurs permet d'affirmer que le calcul mené sur base des émissions moyennes est fiable ; ce qui permet de passer à la deuxième étape.

Tableau 1 : Comparaison entre la cotisation de solidarité moyenne calculée sur base des chiffres de l'ONSS et de la cotisation calculée en utilisant les émissions de CO₂ officielles des voitures de société (données FEBIAC) et en considérant que l'ensemble des voitures de société ont un moteur diesel

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cotisation ONSS moyenne (€)	62,61	58,37	54,11	51,50	48,09	43,68	41,14
Emissions de CO ₂ officielles (g/km)	139,4	133,9	125,2	121,1	118,2	114,5	112,0
Cotisation par formule (€)	60,09	56,97	51,10	48,66	46,57	43,23	41,71
Différence (%)	4%	2,4%	5,6%	5,2%	3,2%	1%	-1,4%

La seconde étape consiste à calculer, pour chaque année :

- le surplus d'émissions en considérant qu'un écart de 9% entre émissions *sur route* et *sur papier* est normal (ainsi, pour l'année 2016, on considérera que les émissions *sur route* d'une voiture de société sont 36% (soit 45% - 9%) supérieures à celles sur papier ;
- les émissions *sur route* sur base des données et l'ICCT et des chiffres officiels *sur papier* des constructeurs ;
- les cotisations de solidarité moyennes correspondantes ;
- le total des cotisations de solidarité en multipliant le chiffre précédant par le nombre de voitures de société l'année correspondante ;
- la différence entre le montant obtenu et le montant des cotisations de solidarité effectivement perçues par l'ONSS

Les résultats de ces calculs sont synthétisés à la **figure 3**.

Le défaut de contribution à l'ONSS sur la période 2010-2016 se monte à 882 millions d'euros.

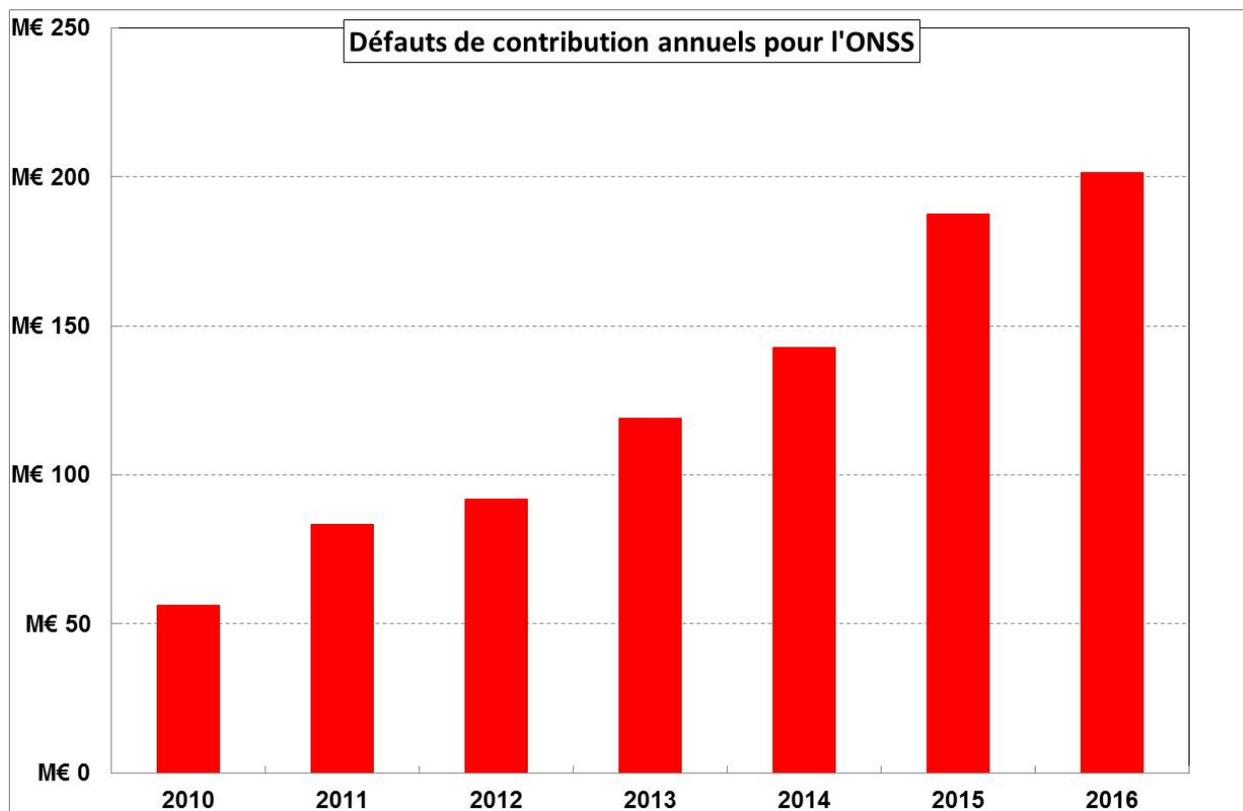


Figure 3 : défauts de contribution annuels à l'ONSS (en millions d'euros) imputables à la sous-estimation des cotisations de solidarité dues sur les voitures salaires du fait de la différence entre émissions de CO₂ *sur route* et *sur papier* (calculs IEW)