

FISCALITÉ ET PARAFISCALITÉ DES DÉPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL : LEVIERS D'UNE MOBILITÉ DURABLE

Les partenaires sociaux estiment, tout comme les autorités publiques des différents niveaux de pouvoir, qu'un transfert modal au bénéfice des modes de transport durables s'impose dans notre pays en vue d'apporter une réponse aux défis de la mobilité qui s'y posent. Ils conçoivent que la réalisation de ce transfert modal relève d'une responsabilité partagée qui leur incombe également. Ils assument celle-ci en s'entendant, dans le cadre des accords (interprofessionnels) et des CCT, par exemple sur l'intervention patronale dans les frais liés aux déplacements domicile - travail et en contribuant ainsi à la réalisation du transfert modal. Soucieux de rendre les déplacements domicile - travail plus durables, ils ont également l'intention de développer un nouveau système de remboursement des déplacements domicile - travail qui encouragera le recours à des modes durables et simplifiera les systèmes existants.

Les partenaires sociaux ne peuvent cependant pas réaliser seuls le transfert modal au profit des modes de transport plus durables. Les accords qu'ils concluent dans le cadre de la concertation sociale et le nouveau système de remboursement des déplacements domicile - travail qu'ils visent sont certes importants et nécessaires mais non pas suffisants. Dans la perspective du transfert modal recherché, d'autres instruments politiques sont requis, dont la fiscalité et la parafiscalité. Il s'agit en effet de deux instruments de politique importants qui peuvent être utilisés dans le but de faciliter un changement comportemental dans le sens de déplacements domicile - travail plus durables (ou, plus largement, dans le sens d'une mobilité plus durable).

Que comprennent les cadres fiscal et parafiscal en ce qui concerne les déplacements domicile - travail ? Ces cadres pourraient-ils, moyennant un certain nombre d'adaptations, contribuer davantage à la promotion des déplacements domicile - travail durables et multimodaux ?

Le présent article a été réalisé sur la base d'informations fournies par le SPF Finances et l'ONSS. Il décrit le traitement fiscal et parafiscal des interventions patronales dans les différents moyens de transport utilisés lors des déplacements domicile - travail. Il reprend également des éléments susceptibles de contribuer à un meilleur recours à la fiscalité et à la parafiscalité dans la perspective de l'encouragement d'un changement comportemental en faveur de déplacements domicile - travail plus durables / multimodaux.

Cadre fiscal des déplacements domicile - travail

Les travailleurs recevant de la part de leur employeur une intervention dans leurs frais de transport entre leur domicile et leur lieu de travail sont tenus d'en faire la déclaration au fisc. Cette intervention est exonérée partiellement ou totalement de l'impôt des personnes physiques dans le chef des travailleurs qui optent, lors de leur déclaration fiscale, pour la déduction forfaitaire des frais professionnels. En revanche, si le travailleur choisit dans sa déclaration fiscale d'apporter la preuve de ses frais professionnels réels, cette intervention est soumise à l'impôt et est ajoutée à la base imposable du travailleur.

Chaque moyen de transport utilisé lors des déplacements domicile - travail fait l'objet de règles fiscales, de dérogations et d'exonérations spécifiques.

Les remboursements que l'employeur octroie à ses employés dans le cadre des frais de transport des déplacements domicile - travail sont entièrement déductibles par l'employeur au niveau de l'impôt des sociétés. La mise à disposition d'un véhicule d'entreprise pour un usage mixte (c'est-à-dire pour un usage privé¹ et un usage professionnel) constitue une exception à cette règle. Les frais de ces voitures de société ne sont pas toujours entièrement déductibles fiscalement, leur déductibilité étant en effet liée aux rejets de CO₂ et au type de carburant de la voiture.

¹ On entend par 'usage privé' l'utilisation du véhicule à des fins purement privées et aux fins des déplacements domicile - travail.

Le relevé détaillé du traitement fiscal des interventions patronales dans les frais liés aux déplacements domicile - travail des travailleurs figure ci-dessous pour chacun des modes de transport employés. Le traitement fiscal décrit ci-dessous n'est d'application que s'il est fait usage dans la déclaration fiscale de l'option de la déduction forfaitaire des frais professionnels. Les montants cités correspondent aux montants indexés de l'exercice d'imposition 2020 sauf si mention contraire.

Le résumé de ce relevé détaillé peut être consulté au Tableau 1.

Marche à pied

Le travailleur qui se rend à pied à son travail et reçoit de ce fait une indemnité de la part de son employeur voit cette indemnité exonérée d'impôt à concurrence d'un montant maximum de 410 euros par an².

Bicyclette privée

Lorsqu'un travailleur se déplace à bicyclette pour rejoindre son travail et bénéficie d'une indemnité patronale de ce fait, celle-ci est exonérée d'impôt pour autant qu'elle n'excède pas 0,24 euro par kilomètre parcouru³. Si l'indemnité bicyclette est supérieure au montant équivalent à 0,24 euro par kilomètre parcouru, la partie qui dépasse ce montant constitue une rémunération imposable.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, l'employeur peut déduire à raison de 100 % les dépenses qu'il consent en vue d'encourager l'utilisation de la bicyclette (à savoir les investissements sous la forme de garages, vestiaires et / ou installations sanitaires). La déduction fiscale majorée dont il pouvait jouir jusqu'à la fin de 2019 atteignait 120 %.

Bicyclette d'entreprise

Une bicyclette d'entreprise est un vélo que l'employeur met à la disposition du travailleur. L'employeur peut choisir d'acquérir lui-même la bicyclette ; il lui est cependant aussi loisible d'opter pour un contrat de leasing ou de location.

L'avantage découlant de la mise à disposition d'une bicyclette d'entreprise et d'accessoires⁴ (y compris les frais d'entretien et de stationnement) est exonéré d'impôt dans le chef du travailleur à condition que la bicyclette soit effectivement utilisée pour les déplacements domicile - travail.

La mise à disposition d'une bicyclette d'entreprise peut se combiner à l'octroi d'une indemnité bicyclette calculée en fonction des déplacements domicile - travail réellement effectués à vélo. L'indemnité bicyclette est, comme mentionné ci-dessus, exonérée d'impôt pour autant qu'elle ne dépasse pas un montant équivalent à 0,24 euro par kilomètre parcouru⁵.

Si l'employeur met également des vêtements de cyclisme à la disposition du travailleur qui se déplace à vélo pour se rendre à son travail, il s'agit alors d'un avantage de toute nature⁶ qui est imposable dans le chef du travailleur.

Si, en revanche, l'employeur met un gilet jaune et / ou un casque à la disposition du travailleur, lesquels doivent contribuer à accroître la sécurité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ces accessoires sont considérés comme étant un avantage personnalisable qui n'a pas le caractère d'une véritable rémunération et qui est exempté d'impôt (article 38, §1, premier alinéa, 11, b, CIR 92).

² Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

³ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 0,145 euro par an).

⁴ Il s'agit des accessoires de la bicyclette et non pas de l'équipement du cycliste.

⁵ Montant indexé de l'année imposable 2020 (montant de base de 0,145 euro par an).

⁶ Un avantage de toute nature est une estimation faite par le législateur de la valeur d'un avantage que l'employeur octroie à un travailleur (par exemple une bicyclette d'entreprise, une voiture de société). Le fisc considère un avantage de toute nature comme un revenu professionnel. Le travailleur doit donc verser des impôts sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de toute nature.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, l'employeur peut déduire à raison de 100 % les frais d'achat d'une bicyclette d'entreprise et des accessoires de celle-ci, les frais d'investissement en infrastructures cyclistes (garages, vestiaires et sanitaires) ainsi que les frais d'entretien et de réparation de la bicyclette. La déduction fiscale majorée dont il pouvait jouir jusqu'à la fin de 2019 atteignait 120 %.

Bicyclette partagée

Si l'abonnement au vélo partagé est pris au nom de l'employeur, il s'agit, selon le fisc, d'une mise à disposition d'une bicyclette d'entreprise. L'avantage qui découle de l'usage de ce vélo est totalement exonéré d'impôt, à condition que le travailleur utilise effectivement cette bicyclette pour ses déplacements domicile - travail.

Si l'abonnement au vélo partagé est inscrit au nom du travailleur et si l'employeur rembourse au travailleur les frais d'abonnement, alors ces frais remboursés constituent un avantage de toute nature imposable dans le chef de l'utilisateur du vélo partagé (c'est-à-dire du travailleur). Cet avantage peut donner droit à une exonération d'impôt d'un maximum de 410 euros par an⁷ si le vélo partagé est utilisé exclusivement pour les déplacements domicile - travail ou s'il sert à un usage mixte (c'est-à-dire pour les trajets domicile - travail et pour les déplacements strictement privés). Si le vélo partagé n'est utilisé que pour des déplacements strictement privés, l'exonération fiscale de 410 euros par an au maximum n'est pas d'application.

Sur le plan fiscal, l'utilisation d'un vélo partagé est plus intéressante pour un travailleur disposant d'un budget mobilité que pour un autre travailleur.

- Le travailleur bénéficiant d'un budget mobilité voit les choix qu'il opère dans le cadre du pilier 2 (dont le choix par exemple pour un vélo partagé) totalement exonérés d'impôt.
- Le travailleur sans budget mobilité mais ayant un abonnement 'vélo partagé' à son propre nom bénéficie, lorsque l'employeur rembourse les frais liés à cet abonnement, d'un avantage de toute nature, qui lui est imposable. Comme précisé ci-dessus, cet avantage peut donner droit à une exonération d'impôt d'un maximum de 410 euros par an⁸ si le vélo partagé est utilisé exclusivement pour les déplacements domicile - travail ou s'il sert à un usage mixte (c'est-à-dire pour les trajets domicile - travail et pour les déplacements strictement privés). Si le vélo partagé n'est utilisé que pour des déplacements strictement privés, l'exonération fiscale de 410 euros par an au maximum n'est pas d'application.

Cyclomoteur

L'intervention patronale dans les déplacements domicile - travail à cyclomoteur est exonérée d'impôt à raison d'un maximum de 410 euros par an⁹. La part de l'intervention patronale excédant le seuil de 410 euros par an constitue un revenu imposable dans le chef du travailleur.

Moto

L'intervention patronale dans les déplacements domicile - travail à moto est exonérée d'impôt à raison d'un montant maximum de 410 euros par an¹⁰. La part de l'intervention patronale excédant le seuil de 410 euros par an constitue un revenu imposable dans le chef du travailleur.

⁷ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

⁸ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

⁹ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

¹⁰ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

Transports publics [train, tram, (water)bus, métro]

L'intervention patronale dans les frais de déplacement domicile - travail en transports publics [c'est-à-dire en train, tram, (water)bus et / ou métro] est entièrement exonérée d'impôt.

Transport collectif organisé (TCO)

Le transport collectif organisé par l'employeur (par exemple en (mini)bus) constitue un avantage social exonéré à concurrence d'un montant maximum égal au prix de l'abonnement de train en première classe pour la distance parcourue en transport collectif.

Le covoiturage organisé par l'employeur grâce à une voiture de société dans le cadre du TCO est soumis aux règles suivantes.

Dans le chef du travailleur-conducteur, la voiture de société mise à sa disposition par l'employeur constitue un avantage social exonéré d'impôt si trois conditions sont simultanément remplies, à savoir:

- l'employeur doit fixer les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif et veiller à son utilisation par les travailleurs. En outre, les règles d'utilisation du transport collectif organisé doivent figurer dans une convention collective ou dans des conventions individuelles écrites conclues entre l'employeur ou un groupe d'employeurs et chaque travailleur.
- la part du covoiturage¹¹ dans le trajet normal¹² du travailleur-conducteur entre son domicile et son lieu fixe de travail doit se chiffrer à au moins 80 %.
- le véhicule concerné (c'est-à-dire la voiture de société mise à disposition par l'employeur) ne peut pas être utilisé pour des déplacements strictement privés.

Dans le chef du travailleur-passager, l'avantage découlant de l'utilisation du transport collectif organisé lors de ses déplacements domicile - travail constitue un avantage social exonéré d'impôt si la première des trois conditions énumérées ci-dessus est remplie.

Le covoiturage en voiture de société non organisé par l'employeur est soumis aux règles suivantes.

Dans le chef du travailleur-conducteur, la voiture de société mise à sa disposition par l'employeur constitue un avantage de toute nature imposable.

S'agissant du travailleur-passager, l'avantage découlant du covoiturage non organisé par l'employeur en accord avec un travailleur-conducteur disposant d'une voiture de société ne relève pas du champ d'application des impôts sur le revenu et ne constitue donc pas un fait imposable.

En ce qui concerne **le covoiturage organisé par l'employeur avec utilisation de la voiture personnelle du travailleur-conducteur dans le cadre du TCO**, les règles suivantes sont d'application.

Tant le travailleur-conducteur que le travailleur-passager bénéficient, en ce qui concerne l'avantage accordé par l'employeur en termes de transport collectif organisé (TCO), d'une exonération fiscale à raison d'un montant au maximum égal au prix d'un abonnement de train en première classe pour la distance parcourue en TCO. Cette exonération ne s'applique que si la condition suivante est remplie :

- l'employeur doit fixer les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif et veiller à son utilisation par les travailleurs. En outre, les règles d'utilisation du transport collectif organisé doivent figurer dans une convention collective ou dans des conventions individuelles écrites conclues entre l'employeur ou un groupe d'employeurs et chaque travailleur.

¹¹ En cas de covoiturage, quelques personnes parcourent ensemble dans une et même voiture le trajet entre le domicile et le lieu de travail.

¹² Est visé ici le trajet que le travailleur-conducteur parcourrait normalement s'il n'allait pas chercher ses collègues.

L'intervention que le travailleur-conducteur se voit octroyée par son employeur s'agissant de la partie du déplacement domicile - travail qu'il parcourt seul en voiture est exonérée d'impôt à raison d'un montant maximum de 410 euros par an¹³.

Le détour que fait le travailleur-conducteur pour aller chercher son (ses) passager(s) est considéré comme étant un déplacement de service (et non pas comme un déplacement domicile - travail). L'intervention que l'employeur accorde au travailleur-conducteur en raison du détour est un remboursement non imposable des frais propres de l'employeur.

En cas de **covoiturage non organisé par l'employeur grâce à la voiture propre du travailleur**, la règle selon laquelle l'intervention accordée par l'employeur est exonérée d'impôt à raison d'un montant maximum de 410 euros par an¹⁴ s'applique tant au travailleur-conducteur qu'au travailleur-passager.

Voiture partagée

Si un abonnement à un système de partage de voiture est pris au nom de l'employeur et est utilisé par le travailleur pour ses seuls déplacements de service, aucun avantage de toute nature ne doit être imposé fiscalement dans le chef du travailleur. Dans ce cas, il s'agit de frais propres à l'employeur. Si le travailleur utilise l'auto partagée non seulement pour les déplacements de service mais aussi pour les trajets domicile - travail et des déplacements purement personnels, un avantage de toute nature dont le montant est estimé forfaitairement¹⁵ doit être soumis à l'impôt dans son chef. L'estimation forfaitaire de cet avantage n'est pas évidente car l'employeur doit, pour l'établir, connaître un certain nombre de paramètres dont il ne dispose pas nécessairement (tels que par exemple le prix catalogue et l'âge de l'auto partagée).

Si l'abonnement au système d'auto partagée est inscrit au nom du travailleur, les frais remboursés par l'employeur constituent un avantage de toute nature imposable dans le chef du travailleur pour autant que ce remboursement ait trait aux déplacements domicile - travail et / ou aux déplacements strictement privés. Lorsque le remboursement concerne les déplacements de service, il ne constitue pas un avantage de toute nature imposable.

En d'autres termes, si le travailleur n'utilise l'auto partagée que pour les déplacements de service, il ne doit pas se voir imputer un impôt sur un avantage de toute nature. Si le travailleur utilise l'auto partagée non seulement pour les déplacements de service mais aussi pour les déplacements entre son domicile et son lieu de travail et pour des déplacements strictement privés, le remboursement effectué par l'employeur doit être ventilé en :

- une partie ayant trait aux déplacements domicile - travail et aux déplacements strictement privés, cette partie étant un avantage de toute nature imposable, et
- une partie ayant trait aux déplacements de service, cette partie n'étant pas imposable car il s'agit d'un remboursement non imposable de frais propres à l'employeur.

Si le travailleur utilise l'auto partagée - pour laquelle il possède un abonnement nominal - pour ses déplacements domicile - travail, il peut bénéficier d'une exonération fiscale d'un maximum de 410 euros par an à condition qu'il opte, lors de sa déclaration fiscale, pour le forfait légal en matière de frais professionnels (et donc pas pour la preuve des frais professionnels réels).

¹³ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

¹⁴ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

¹⁵ L'avantage de toute nature est estimé forfaitairement lorsqu'il s'agit d'une voiture particulière, d'une voiture à double usage ou d'un minibus.

Sur le plan fiscal, l'usage d'une auto partagée est plus intéressant pour un travailleur ayant un budget mobilité que pour un autre travailleur.

- le travailleur ayant un budget mobilité bénéficie d'une exonération fiscale complète lors de ses choix de mobilité dans le pilier 2 (dont par exemple le choix pour une auto partagée).
- le travailleur sans budget mobilité qui prend un abonnement à une auto partagée à son nom, reçoit le remboursement des frais de la part de son employeur sous la forme d'un avantage de toute nature imposable pour autant que le remboursement ait trait aux déplacements domicile - travail et / ou aux déplacements strictement privés. Il convient toutefois de préciser que le travailleur qui utilise une auto partagée (et a un abonnement à son nom) pour ses déplacements domicile - travail, peut bénéficier d'une exonération fiscale d'un maximum de 410 euros par an à condition qu'il opte, lors de sa déclaration fiscale, pour la déduction forfaitaire de ses frais professionnels.

Voiture de société

La voiture de société bénéficie d'un traitement fiscal spécifique. L'avantage de toute nature (ATN) résultant de la mise à disposition d'une voiture de société est soumis à l'IPP. Cet avantage est calculé sur la base de la valeur catalogue du véhicule, de son âge et de ses émissions de CO₂. L'ATN ne peut jamais être inférieur à 1 340 euros par an¹⁶. Si le travailleur doit verser une contribution en raison de l'usage privé¹⁷ de la voiture de société ou s'il doit prendre en charge certains frais (par exemple le carburant, l'entretien, les réparations), l'ATN doit être diminué de cette contribution. Si le travailleur utilise sa voiture de société pour ses déplacements domicile - travail, il bénéficie d'une exonération fiscale d'un maximum de 410 euros par an¹⁸.

Jusqu'au 31 décembre 2019 inclus, l'employeur devait faire la distinction entre les frais de carburant¹⁹ qui étaient déductibles à concurrence de 75 % et les autres frais de voiture dont le pourcentage de déduction dépendait du niveau d'émission de CO₂ et du type de carburant : plus la voiture de société était polluante, moins la déduction à laquelle elle donnait droit était élevée. Le pourcentage maximum de déduction s'élevait à 120 % tandis que le pourcentage minimum était de 50 %. Les intérêts et les autres frais de financement étaient déductibles à raison de 100 % jusqu'au 31 décembre 2019 inclus. Ce pourcentage reste inchangé en 2020.

La déduction des frais de carburant et des autres frais de voiture est soumise à d'autres règles depuis le 1^{er} janvier 2020 dans le cadre de la réforme de l'impôt des sociétés. Le pourcentage de déduction d'application tant aux frais de carburant qu'aux autres frais de voiture est égal à 120% - (0,5 % x le coefficient du type de carburant x le nombre de g de CO₂). Les coefficients se chiffrent respectivement à 1, 0,95 et 0,90 pour le diesel, l'essence et le gaz naturel. Le pourcentage de déduction maximum est de 100 % (au lieu de 120 % par le passé) ; le pourcentage minimum est de 50 % sauf pour les autos dont les émissions de CO₂ s'élèvent à 200 g par km ou plus. Pour ces dernières autos, la déduction ne peut jamais dépasser 40 %.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la déduction d'application aux voitures de société électriques a été ramenée de 120 % à 100 %.

Toujours depuis le 1^{er} janvier 2020, le législateur, soucieux de décourager fiscalement les fausses voitures hybrides dites plug-in (rechargeables)²⁰ ne tient plus compte, lors de la détermination du

¹⁶ Montant de l'exercice d'imposition 2020 et de l'année des revenus 2019

¹⁷ Par usage privé, on entend tant les déplacements domicile - travail que les déplacements strictement privés.

¹⁸ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

¹⁹ Nota bene : dans le cas des voitures de société électriques, les frais de carburants sont égaux aux frais d'électricité.

²⁰ Les fausses voitures hybrides dites plug-in (rechargeables) sont des autos dont la batterie électrique a une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kg de poids de la voiture ou dont les rejets de CO₂ sont supérieurs à 50 grammes par km. Ces voitures ont une batterie électrique trop limitée de sorte qu'elles ne circulent pratiquement que grâce à la combustion de carburants fossiles. De ce fait, elles rejettent en réalité plus de CO₂ que la quantité officielle mentionnée sur le certificat de conformité.

pourcentage de déduction fiscale, du CO₂ que ces voitures émettent elles-mêmes mais bien des rejets de CO₂ du véhicule correspondant utilisant un carburant fossile.

La détermination du pourcentage de déduction des frais des voitures hybrides rechargeables²¹ au niveau de l'impôt des sociétés est régie par les règles suivantes :

- Si la batterie a une capacité énergétique de $\geq 0,5$ kWh par 100 kg du poids de la voiture et des émissions de CO₂ de ≤ 50 g/km, on utilise le volume d'émission de CO₂ de la version hybride.
- Si la batterie a une capacité énergétique de $< 0,5$ kWh par 100 kg du poids de la voiture ou si les émissions de CO₂ dépassent 50 g/km, on utilise le taux d'émission de CO₂ de la version non hybride correspondante. S'il n'existe pas de véhicule correspondant, le taux d'émission de CO₂ de la version hybride est multiplié par 2,5.

Les règles précisées ci-dessus s'appliquent aussi lors de la détermination des émissions de CO₂ à prendre en considération lors du calcul de l'avantage de toute nature imposable dans le chef du travailleur.

En outre, l'employeur doit déclarer dans le cadre de l'impôt des sociétés une partie de l'avantage de toute nature (ATN) à titre de dépense non admise (entendez non déductible). La dépense non admise est égale à 40 % de l'ATN (avant déduction de la contribution propre du travailleur) si l'employeur met à la disposition de son employé une voiture de société assortie d'une carte de carburant, et de 17 % de l'ATN (avant déduction de la contribution propre du travailleur) s'il ne supporte pas les frais de carburant.

Par ailleurs, la TVA (21 %) sur la voiture de société est déductible dans le chef de l'employeur à raison de 50 % au maximum, et ce uniquement s'agissant de la part correspondant à l'usage professionnel²² de la voiture de société.

En outre, le fisc admet que l'employeur déduise 30 % de l'ATN au niveau des frais de carburant et 70 % de l'ATN au niveau des autres coûts de la voiture. Le fisc accepte donc que l'employeur limite les frais de voiture en retranchant une partie de l'ATN et qu'il applique ensuite au résultat du calcul les pourcentages respectifs de déduction des frais de carburant et des autres frais de voiture. L'exemple présenté ci-dessous est donné à titre d'illustration.

Supposons une voiture de société que le conducteur utilise à raison de 60 % à titre privé ; l'ATN s'élève à 2 178 euros, les frais de carburant et les autres frais de voiture étant respectivement de 2 500 euros et de 10 256 euros. Le pourcentage de déduction des frais de carburant est de 75 %, celui des autres frais de voiture atteint 80 %. La partie non déductible des frais de voiture est égale à $(2500 - 30 \% \text{ de } 2\ 178) \times 25 \% + (10\ 256 - 70 \% \text{ de } 2\ 178) \times 20 \% = 2\ 207,93$ euros.

L'employeur doit verser une cotisation de solidarité ONSS sur la voiture de société, qui est fonction des émissions de CO₂ et du type de carburant de la voiture de société (voir chapitre 2 du cadre parafiscal). Dans le chef de l'employeur, cette cotisation de solidarité est fiscalement entièrement déductible. Il s'agit d'un type de frais professionnels qui sont entièrement déductibles.

²¹ Les voitures hybrides rechargeables sont des voitures qui roulent en partie grâce à un carburant fossile et en partie grâce à une batterie électrique rechargeable.

²² Par usage professionnel, on entend uniquement les déplacements professionnels ; sont donc exclus les déplacements domicile - travail et les déplacements strictement privés.

Taux de CO₂ en vue du calcul de l'ATN et de la cotisation de solidarité

Depuis le 1^{er} septembre 2018, toutes les nouvelles voitures immatriculées doivent faire l'objet d'un test plus sévère en matière d'émissions, de consommation et de CO₂ appelé test WLTP.

Les véhicules homologués selon l'ancien test (moins strict) NEDC ne disposent que d'un taux d'émission de CO₂, la valeur dite NEDC. Les véhicules homologués selon le nouveau test WLTP se voient attribuer jusqu'à la fin de 2021 deux valeurs CO₂, la valeur NEDC et la valeur WLTP.

Jusqu'à la fin de 2020 (c'est-à-dire durant la période de transition), le calcul de l'avantage de toute nature imposable et de la cotisation de solidarité peut s'appuyer, pour les véhicules munis de deux valeurs CO₂, sur la valeur NEDC, et ce afin de permettre le traitement fiscal égal des voitures NEDC et WLTP.

Il incombera aux prochains gouvernements de décider du traitement fiscal des anciennes voitures NEDC et des véhicules plus récents WLTP à partir de 2021.

Nota bene : le calcul de l'avantage de toute nature et de la cotisation de solidarité sur la base de la valeur WLTP au lieu de la valeur NEDC aurait des conséquences financières tant pour les employeurs que pour les travailleurs : un avantage de toute nature imposable plus élevé dans le chef du travailleur et une cotisation de solidarité majorée à charge de l'employeur.

Budget mobilité

Le budget mobilité tel qu'introduit par la [loi du 17 mars 2019](#) est une alternative à la voiture de société permettant d'encourager des choix de mobilité durables au niveau des travailleurs et de promouvoir la multimodalité. Les employeurs peuvent octroyer un budget mobilité aux travailleurs disposant d'une voiture de société et aux travailleurs qui pourraient prétendre à en avoir une selon la politique de l'employeur en matière de voitures de société²³.

Le budget mobilité s'appuie sur trois piliers. Le travailleur disposant d'un budget mobilité peut choisir librement, parmi ces trois piliers, lequel ou lesquels (un ou plus) il souhaite utiliser.

- Le premier pilier concerne encore la voiture de société, mais une voiture de société respectueuse de l'environnement, c'est-à-dire soit une voiture électrique, soit une voiture qui ne rejette pas plus de 95 g de CO₂ et satisfait au moins à la norme d'émission en matière de polluants atmosphériques d'application aux nouveaux véhicules ou à une norme ultérieure.
- Le second pilier regroupe un certain nombre de modes de transport alternatifs et durables tels que la mobilité douce²⁴, les transports publics, le transport commun organisé et les solutions partagées (dont le partage de bicyclettes, scooters et voitures). Sont également assimilés à des modes de transport durables : les intérêts ou le loyer d'un appartement ou d'un logement situé dans un rayon de 5 km à vol d'oiseau du lieu normal où s'exerce la profession, la bicyclette mise à disposition par l'employeur ainsi que l'indemnité bicyclette.
- Le troisième pilier correspond à la partie du budget mobilité qui n'est pas consacrée aux deux autres piliers.

²³ Les travailleurs ne peuvent demander un budget mobilité qu'à la condition 1) qu'ils aient disposé, au moment de la demande, d'une voiture de société pendant au moins trois mois non interrompus ou qu'ils entrent en ligne de compte pour cet avantage auprès de leur employeur actuel ; 2) qu'ils aient disposé, durant au moins 12 mois au cours des 36 mois précédant la demande, d'une voiture de société ou qu'ils entraînent en ligne de compte pour cet avantage auprès de leur employeur actuel. Ces deux conditions ne s'appliquent pas aux travailleurs qui viennent d'être engagés ou qui ont bénéficié d'une promotion ou d'un changement de fonction à une date antérieure au 1^{er} mars 2019.

²⁴ La loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité entend par mobilité douce les cycles et cyclomoteurs (tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière) et les motocyclettes (telles que définies dans le règlement général sur la police de la circulation routière, étant entendu que celles-ci entrent en considération que lorsqu'elles sont propulsées de façon électrique).

Lorsqu'un travailleur opte pour une voiture de société respectueuse de l'environnement (pilier 1), celle-ci est soumise au même traitement fiscal que celui qui est d'application à une voiture de société classique. Cela signifie que le travailleur doit acquitter un impôt sur un avantage de toute nature, lequel est déterminé en fonction de la valeur catalogue de la voiture de société, de son âge et de ses émissions de CO₂. Cela signifie aussi que le travailleur a droit à une exonération fiscale d'un maximum de 410 euros par an²⁵ s'il utilise la voiture de société respectueuse de l'environnement lors de ses déplacements domicile - travail.

La partie du budget mobilité consacrée dans le cadre du deuxième pilier aux moyens de transport alternatifs et durables est entièrement exonérée d'impôt dans le chef du travailleur.

Le montant qui subsiste (pilier 3) après déduction des éventuelles dépenses dans le cadre des piliers 1 et 2 est exonéré d'impôt. Ce solde est versé au travailleur après déduction de la cotisation spéciale de 38,07 %, qui est une cotisation due par le travailleur mais versée par l'employeur à l'ONSS.

Pour l'employeur, le montant que le travailleur consacre au pilier 2 dans le cadre d'un budget mobilité et le solde (pilier 3) de ce budget mobilité après les éventuelles dépenses du travailleur au niveau des piliers 1 et 2 sont entièrement déductibles à titre de frais professionnels. Si le travailleur disposant d'un budget mobilité opte pour une voiture de société respectueuse de l'environnement, son employeur doit verser, de ce fait, une cotisation de solidarité dite cotisation CO₂. Dans le chef de l'employeur, cette cotisation de solidarité est fiscalement entièrement déductible.

Allocation de mobilité (Cash for Car)

L'allocation de mobilité (mieux connue sous le nom Cash for Car)²⁶ telle qu'elle a été introduite par la [loi du 30 mars 2018](#) est un montant que le travailleur peut obtenir de la part de son employeur en échange de la restitution de la voiture de société dont il dispose ou à laquelle il peut prétendre en vertu de la politique menée par son employeur en matière de voitures de société²⁷.

Par son arrêt n°11/2020 du 23 janvier 2020, la Cour constitutionnelle a annulé la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Les effets de la loi annulée sont maintenus (voir ci-dessous) jusqu'à ce que, le cas échéant, de nouvelles dispositions législatives entrent en vigueur, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2020 inclus.

Pour le travailleur, l'avantage imposable annuel de l'allocation de mobilité est égal à 4 % de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société échangée ou de la voiture de société à laquelle le travailleur peut prétendre.

L'employeur doit verser une cotisation de solidarité égale au montant de la cotisation de solidarité due pour le véhicule dont le travailleur disposait ou aurait pu disposer en vertu de la politique de l'employeur en matière de voitures de société durant le mois précédant immédiatement le mois au cours duquel l'allocation de mobilité a été octroyée. La cotisation de solidarité est entièrement déductible fiscalement dans le chef de l'employeur.

²⁵ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

²⁶ L'allocation de mobilité (le principe du cash for car) ne peut se confondre avec les allocations de mobilité octroyées dans certains secteurs à titre de compensation forfaitaire du temps de déplacement des travailleurs qui n'ont pas de lieu fixe de travail (par exemple les travailleurs occupés dans le secteur de la construction). Ces allocations de mobilité sont exonérées de cotisations de sécurité sociale sous certaines conditions : le règlement doit figurer dans une CCT conclue au sein d'un organe paritaire et rendue obligatoire par arrêté royal ; le montant de l'allocation de mobilité ne peut dépasser un certain plafond.

²⁷ Les travailleurs ne peuvent demander une allocation de mobilité qu'à la condition 1) qu'ils aient disposé, au moment de la demande, d'une voiture de société pendant au moins trois mois non interrompus ou qu'ils entrent en ligne de compte pour cet avantage auprès de leur employeur actuel ; 2) qu'ils aient disposé, durant au moins 12 mois au cours des 36 mois précédant la demande, d'une voiture de société ou qu'ils entraînent en ligne de compte pour cet avantage auprès de leur employeur actuel. Ces deux conditions ne s'appliquent pas aux travailleurs qui viennent d'être engagés ou qui ont bénéficié d'une promotion ou d'un changement de fonction à une date antérieure au 1^{er} mars 2019.

Voiture privée

L'intervention patronale dans les déplacements domicile - travail en voiture privée est exonérée d'impôt à raison d'un montant maximum de 410 euros par an²⁸. Le montant de l'intervention patronale excédant ce plafond de 410 euros par an constitue un revenu imposable dans le chef du travailleur.

Si un travailleur parque sa voiture à la gare dans le cadre de ses déplacements domicile - travail en vue de poursuivre son trajet en train, le paiement ou (le remboursement) des frais de parking par l'employeur constitue, dans le chef du travailleur, des frais propres non imposables de l'employeur (ou leur remboursement).

Nota bene : le fisc accepte que le paiement (ou le remboursement) par l'employeur des frais de parking d'un vélo dans le cadre des déplacements domicile - travail se voit appliquer le même principe.

Micromobilité (hoverboards, trottinettes, monowheels, segways...)

En l'absence de législation fiscale spécifique à la micromobilité²⁹, l'intervention patronale dans les solutions de micromobilité est considérée et traitée par le fisc comme une intervention patronale ayant trait à « d'autres moyens de transport », ce qui signifie qu'elle est exonérée d'impôt jusqu'au montant de 410 euros par an³⁰.

Les solutions de micromobilité ne sont pas incluses dans la catégorie des « cycles »³¹ tels que définis dans le Code de la route car pour en faire partie, un véhicule doit entre autres être propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles sous l'impulsion d'une force musculaire. Par conséquent, l'employeur ne peut accorder d'indemnité bicyclette à ses travailleurs lorsqu'ils utilisent une solution de micromobilité entre leur domicile et leur lieu de travail.

Si une solution de micromobilité est mise à la disposition d'un travailleur par son employeur, celle-ci ne constitue pas dans le chef du travailleur un avantage social fiscalement exonéré.

Combinaison de plusieurs moyens de transport

Il convient, si un travailleur utilise dans le cadre de ses déplacements domicile - travail divers moyens de transport pour chacun desquels il reçoit une intervention de la part de son employeur, de vérifier si les exemptions fiscales (complètes ou partielles) des interventions liées à ces moyens de transport peuvent être combinées. La partie exonérée des interventions patronales doit être déterminée par moyen de transport utilisé lors des trajets entre le domicile et le lieu de travail. Les diverses exonérations peuvent être combinées pour autant que chaque intervention patronale fasse clairement référence à un tronçon différent du trajet entre le domicile et le lieu de travail ou à un même trajet (ou à un même tronçon) durant des périodes différentes de l'année.

²⁸ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

²⁹ La micromobilité comprend l'ensemble des solutions de micromobilité telles que les hoverboards, les trottinettes, les monowheels et les segways.

³⁰ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

³¹ Le terme "cycle" désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles mues par une force musculaire ou équipé d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance maximale de 0,25 kW, dont l'assistance est interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler. Sont repris sous la définition de « cycle » : les bicyclettes classiques propulsées avec ou sans électricité, les bicyclettes hybrides, les vélos de course, les VTT, les vélos de ville, les vélos cargo, les vélos adaptés aux personnes moins valides et les vélos pliables. En sont en revanche exclus : les hoverboards, les patins à roulettes, les skateboards, monowheels et segways, en d'autres termes des engins de déplacement motorisés ou non.

Cadre parafiscal des déplacements domicile - travail

L'ONSS considère que les indemnités que les travailleurs reçoivent de la part de leur employeur en raison des frais qu'ils encourent du fait de leurs déplacements domicile - travail ne constituent pas une rémunération et ne sont donc pas assujetties aux cotisations de sécurité sociale.

Un employeur peut indemniser ses travailleurs de deux manières en ce qui concerne les frais liés à leurs déplacements domicile - travail.

- soit l'employeur rembourse au travailleur les frais réels liés aux déplacements domicile - travail sur la base des preuves (par exemples tickets, factures) ;
- soit l'employeur octroie à son travailleur une indemnité sur la base d'un forfait qui est sensé couvrir les frais réels. Lors de l'octroi d'une indemnité forfaitaire, l'employeur ne doit pas (contrairement à ce qu'il est tenu de faire en cas de remboursement des frais réellement consentis) démontrer séparément pour chaque travailleur les coûts supportés, ce qui lui épargne beaucoup de charges administratives.

Sur son site (à [la rubrique « Instructions administratives »](#)), l'ONSS publie un tableau reprenant les forfaits qui, dans le domaine social, peuvent être considérés comme « des remboursements de frais » exonéré . Les forfaits de ce tableau sont des montants maximums. Si le forfait ne couvre pas les coûts supportés par le travailleur, l'employeur est libre de prouver les frais réellement exposés et de les rembourser au travailleur. Si l'allocation patronale dépasse les frais effectivement exposés, l'ONSS considère que la part de l'allocation qui excède les coûts réels est une rémunération devant donner lieu au paiement de cotisations de sécurité sociale.

Le relevé détaillé du traitement parafiscal des interventions patronales dans les frais liés aux déplacements domicile - travail des travailleurs figure ci-dessous pour chacun des modes de transport utilisés. Le traitement parafiscal décrit ci-dessous ne s'applique - sauf mention contraire - que si l'employeur octroie à son travailleur une indemnité forfaitaire en raison des frais liés à ses déplacements domicile - travail. Les montants mentionnés sont des montants régulièrement indexés³².

Le résumé de ce relevé détaillé peut être consulté au Tableau 2.

Marche à pied

Une indemnité de marche n'est pas prévue dans la législation sociale. Étant donné que les frais des déplacements à pied entre le domicile et le lieu de travail sont pratiquement inexistantes et qu'il peut en outre y avoir une part d'utilisation strictement privée, une indemnité de marche à pied ne peut en principe être acceptée par l'ONSS. Par conséquent, l'ONSS considère cette indemnité comme une rémunération qui doit donner lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.

Bicyclette privée

L'indemnité bicyclette n'est pas considérée comme une rémunération par l'ONSS. Aucune cotisation de sécurité sociale n'est requise pour autant que l'indemnité bicyclette n'excède pas 0,24 euro par kilomètre effectivement parcouru à vélo entre le domicile et le lieu de travail. Si l'employeur octroie à son travailleur une indemnité bicyclette plus élevée, la partie de cette indemnité dépassant l'intervention de 0,24 euro par kilomètre effectivement parcouru à vélo entre le domicile et le lieu de travail donne lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.

³² Le montant exonéré maximal de l'indemnité kilométrique pour l'utilisation d'un véhicule propre (voiture) est défini par circulaire prenant cours le 1^{er} juillet de l'année (par exemple : 24 JUIN 2019 – Circulaire n° 673 – Adaptation du montant de l'indemnité kilométrique 2019 – MB 27/06/2019). Le montant exonéré maximum de l'indemnité bicyclette figure dans le tableau d'indexation annuel du fisc (donc à partir de janvier) (par exemple : Avis relatif à l'indexation automatique en matière d'impôts sur les revenus – Exercice d'imposition 2021, p. 7891. – MB du 13/02/2020). Il s'agit ici d'un maximum fiscal. Les différents secteurs et instances publiques sont libres de fixer eux-mêmes un maximum moins élevé. Depuis le 1^{er} janvier 2019, le maximum est établi à 0,24 euro/km.

Bicyclette d'entreprise

L'avantage qui découle de l'usage d'une bicyclette d'entreprise est totalement exonéré de cotisations de sécurité sociale, à condition que cette bicyclette soit effectivement utilisée pour les déplacements domicile - travail.

Bicyclette partagée

Les frais exposés par un travailleur dans le cadre de ses déplacements de service grâce à une bicyclette partagée sont entièrement exonérés de cotisations de sécurité sociale.

Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'avantage qui découle de l'utilisation d'une bicyclette partagée pour autant que cette bicyclette corresponde à la définition d'une bicyclette d'entreprise, à savoir une bicyclette qui est mise à la disposition d'un travailleur. Cette mise à disposition peut avoir lieu par le biais d'un abonnement à un vélo partagé au nom de l'employeur ; celui-ci peut cependant aussi acquérir lui-même des bicyclettes et autoriser son personnel à les utiliser sous la forme de bicyclettes partagées.

Si le travailleur utilise de sa propre initiative une bicyclette partagée (par exemple par le biais d'un abonnement à un vélo partagé à son nom), et ce également pour ses déplacements domicile - travail, l'employeur peut intervenir dans les frais du vélo partagé qui ont trait aux déplacements domicile - travail. Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due sur cette intervention de la part de l'employeur.

Les frais occasionnés par l'usage strictement privé d'une bicyclette partagée que le travailleur loue de sa propre initiative ne peuvent cependant pas être indemnisés par l'employeur sans qu'il n'y ait versement de cotisations de sécurité sociale. L'ONSS considère en effet que cette intervention est une rémunération qui doit donner lieu à la perception de cotisations de sécurité sociale.

L'utilisation d'un vélo partagé est plus intéressante sur le plan parafiscal pour un travailleur ayant un budget mobilité que pour un autre travailleur.

- Le travailleur bénéficiant d'un budget mobilité voit les choix qu'il opère dans le cadre du pilier 2 (dont le choix par exemple en faveur d'un vélo partagé) totalement exonérés d'impôt, même s'il utilise également les moyens de transport choisis pour des déplacements strictement privés.
- Le travailleur sans budget mobilité ne peut pas bénéficier d'un remboursement exonéré de cotisations de sécurité sociale des frais occasionnés par l'utilisation strictement privée d'un vélo partagé qu'il loue de sa propre initiative.

Cyclomoteur

L'indemnité patronale forfaitaire (d'un montant maximum de 0,3653 euro/km³³) dans le cadre des déplacements domicile - travail à cyclomoteur est considérée par l'ONSS comme un « remboursement de frais » exonéré et est acceptée comme telle.

Si un travailleur obtient de la part de son employeur une indemnité plus élevée du fait des frais liés à ses déplacements domicile - travail à cyclomoteur et si l'employeur peut démontrer que cette indemnité correspond aux frais effectivement engagés, cette indemnité peut alors elle aussi être exonérée de cotisations de sécurité sociale. Si l'indemnité patronale dépasse les frais effectivement engagés, des cotisations de sécurité sociale sont dues sur la partie qui excède les frais réels.

³³ Montant valable du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020.

Moto

L'indemnité patronale forfaitaire (d'un montant maximum de 0,3653 euro/km³⁴) dans le cadre des déplacements domicile - travail à moto est considérée par l'ONSS comme un « remboursement de frais » exonéré et est acceptée comme telle.

Si un travailleur obtient de la part de son employeur une indemnité plus élevée du fait des frais liés à ses déplacements domicile - travail à moto et si l'employeur peut démontrer que cette indemnité correspond aux frais effectivement engagés, cette indemnité est alors aussi exonérée de cotisations de sécurité sociale. Si l'indemnité patronale dépasse les frais effectivement engagés, des cotisations de sécurité sociale sont dues sur la partie qui excède les frais réels.

Transports publics [train, tram, (water)bus, métro]

Une indemnité patronale accordée en raison des déplacements domicile - travail en transports publics [c'est-à-dire en train, tram, métro et (water)bus] n'est pas considérée comme étant une rémunération par l'ONSS. Aucune cotisation de sécurité sociale ne doit être versée pour autant que l'indemnité patronale n'excède pas le prix de l'abonnement de transport public.

Transport collectif organisé (TCO)

Si l'employeur organise un transport collectif au bénéfice de ses travailleurs (par exemple en minibus) et leur accorde une indemnité de déplacement, l'ONSS considère que cette indemnité est une rémunération (puisque le travailleur ne supporte aucun frais lui-même) donnant lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.

Si l'employeur organise un covoiturage en voiture de société, il ne doit pas verser de cotisation de solidarité s'agissant de cette voiture de société si les trois conditions suivantes sont respectées simultanément :

- l'employeur fixe les règles, surveille l'utilisation et établit une convention collective ou des conventions individuelles entre lui et chaque travailleur énumérant les règles du covoiturage et les conditions de l'indemnité.
- la part du covoiturage dans le trajet total domicile - travail du travailleur-conducteur s'élève au moins à 80 % ;
- le véhicule concerné n'est pas utilisé pour des déplacements strictement privés.

Si l'employeur organise un covoiturage en voiture privée, l'ONSS considère que l'indemnité (d'un montant maximum de 0,3653 euro/km³⁵) accordée au travailleur-conducteur n'est pas une rémunération et qu'elle n'implique donc pas le paiement de cotisations de sécurité sociale. Si le travailleur-conducteur reçoit de la part de son employeur une indemnité plus élevée et si l'employeur peut démontrer que l'indemnité correspond aux frais effectivement exposés, cette indemnité est elle aussi exonérée de cotisations de sécurité sociale.

Si le travailleur-passager verse une contribution au travailleur-conducteur et si l'employeur rembourse cette contribution, le montant remboursé par l'employeur n'est pas considéré comme une rémunération par l'ONSS et n'est pas soumis aux cotisations de sécurité sociale³⁶.

³⁴ Montant valable du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020.

³⁵ Montant valable du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020.

³⁶ Il convient de faire remarquer que ceci ne se produit pour ainsi dire jamais dans les faits. Si des travailleurs d'une même entreprise pratiquent ensemble le covoiturage, l'employeur dédommage presque toujours le conducteur et non pas les passagers.

Si le travailleur-passager ne supporte en revanche aucun frais mais reçoit malgré tout une indemnité de la part de son employeur, celle-ci est considérée par l'ONSS comme une rémunération et donne lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.

En cas de covoiturage organisé indépendamment de l'employeur, les règles d'application sont celles du covoiturage en voiture privée organisé par l'employeur.

Voiture partagée

Les frais consentis par un travailleur du fait de ses déplacements de service en auto partagée sont entièrement exonérés de cotisations de sécurité sociale.

Le travailleur ne doit verser aucune cotisation de sécurité sociale quant à l'avantage qui découle de l'utilisation d'une voiture partagée pour autant que cette voiture partagée réponde à la définition de voiture d'entreprise, c'est-à-dire une voiture mise à la disposition d'un travailleur. Cette mise à disposition peut se faire sur la base d'un abonnement à une auto partagée au nom de l'employeur ; celui-ci pourrait cependant aussi acquérir lui-même des voitures et permettre aux membres de son personnel de les utiliser au titre d'autos partagées. L'employeur doit verser une cotisation de solidarité dite cotisation CO₂ en ce qui concerne cette voiture partagée dès que le travailleur utilise ce véhicule pour ses déplacements domicile - travail et / ou des déplacements strictement privés.

Si le travailleur utilise une auto partagée de sa propre initiative (par exemple par le biais d'un abonnement à une auto partagée à son nom), y compris pour ses déplacements domicile - travail, l'employeur peut intervenir dans les frais des déplacements domicile - travail en auto partagée. Le remboursement (partiel) par l'employeur des frais d'auto partagée liés aux déplacements domicile - travail et aux déplacements de service est exonéré de cotisations de sécurité sociale. Le remboursement par l'employeur des frais d'auto partagée liés aux déplacements strictement privés est en revanche considéré comme une rémunération, ce qui implique le paiement de cotisations de sécurité sociale.

L'utilisation d'une auto partagée est plus intéressante sur le plan parafiscal pour un travailleur disposant d'un budget mobilité que pour un autre travailleur.

- Le travailleur ayant un budget mobilité bénéficie d'une exonération complète de cotisations de sécurité sociale lors de ses choix de mobilité dans le pilier 2 (dont par exemple le choix en faveur d'une auto partagée) même s'il utilise aussi les moyens de transport choisis pour ses déplacements strictement privés.
- Le travailleur sans budget mobilité ne peut pas bénéficier d'un remboursement exonéré de cotisations de sécurité sociale des frais occasionnés par l'utilisation strictement privée d'une auto partagée qu'il loue de sa propre initiative.

Voiture de société

La mise à disposition d'une voiture de société n'est pas considérée par l'ONSS comme une rémunération si bien que le travailleur ne doit pas acquitter de cotisations de sécurité sociale.

L'employeur doit cependant verser une cotisation de solidarité se rapportant à cette voiture de société, cotisation dont le montant est fixé en fonction des rejets de CO₂ et du type de carburant de la voiture de société.

Il s'agit d'une cotisation mensuelle qui ne peut être inférieure à 20,83 euros et qui est fixée forfaitairement comme suit³⁷ :

- pour les véhicules à essence : : [(taux d'émission de CO₂ en grammes par kilomètre x 9) – 768] :

³⁷ Des informations plus détaillées à ce sujet figurent sur le site de l'ONSS

https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/special_contributions/companycar.html

12 = cotisation (en euros)

- pour les véhicules au diesel : $[(\text{taux d'émission de CO}_2 \text{ en grammes par kilomètre} \times 9) - 600]$: 12 = cotisation (en euros)
- pour les véhicules au LPG: $[(\text{taux d'émission de CO}_2 \text{ en grammes par kilomètre} \times 9) - 990]$: 12 = cotisation (en euros)
- pour les véhicules mus par l'électricité : 20,83 euros.

En 2020, les montants doivent être multipliés par 149,19 puis divisés par 114,08.

Budget mobilité

Lorsqu'un travailleur choisit au niveau du pilier 1 une voiture de société respectueuse de l'environnement, celle-ci est exclue par l'ONSS de son concept de rémunération et ne donne pas lieu à l'obligation de verser des cotisations de sécurité sociale. L'employeur doit cependant verser une cotisation de solidarité liée à la voiture de société respectueuse de l'environnement.

Les choix effectués par un travailleur dans le cadre du pilier 2 sont, dans son chef, entièrement exonérés de cotisations de sécurité sociale.

Le montant (pilier 3) qui subsiste après déduction des éventuelles dépenses relevant des piliers 1 et 2 est soumis dans le chef du travailleur à une cotisation spéciale de 38,07 %.

Allocation de mobilité

Ainsi qu'il a déjà été mentionné ci-dessus, la Cour constitutionnelle a, par son arrêt n°11/2020 du 23 janvier 2020, annulé la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Les effets de la loi annulée sont maintenus (voir ci-dessous) jusqu'à ce que, le cas échéant, de nouvelles dispositions législatives entrent en vigueur, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2020 inclus.

L'allocation de mobilité est exclue du concept de rémunération de l'ONSS, ce qui implique que le travailleur ne doit pas acquitter de cotisations de sécurité sociale.

L'allocation de mobilité donne cependant lieu au paiement par l'employeur d'une cotisation de solidarité. Cette cotisation de solidarité est égale au montant de la cotisation de solidarité due pour le véhicule dont le travailleur disposait ou aurait pu disposer en vertu de la politique de l'employeur en matière de voitures de société durant le mois précédant immédiatement le mois au cours duquel l'allocation de mobilité a été octroyée.

Voiture privée

L'indemnité patronale forfaitaire (d'un montant maximum de 0,3653 euro/km)³⁸ dans le cadre des déplacements domicile - travail en voiture privée est considérée par l'ONSS comme un « remboursement de frais » exonéré et est acceptée comme telle.

Si un travailleur obtient de la part de son employeur une indemnité plus élevée que le forfait dans le cadre des frais liés à ses déplacements domicile - travail en voiture privée et si l'employeur peut démontrer que cette indemnité correspond aux frais effectivement engagés, cette indemnité peut alors être exonérée de cotisations de sécurité sociale. Si l'indemnité patronale dépasse les frais effectivement engagés, des cotisations de sécurité sociale sont dues sur la partie qui excède les frais réels.

Si un travailleur parque sa voiture à la gare lors de ses déplacements domicile - travail en vue de poursuivre son trajet en train, et si l'employeur paie (ou rembourse) les frais de parking, l'ONSS accepte

³⁸ Montant valable du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020.

de considérer les frais de parking comme étant des frais propres de l'employeur et aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait du paiement (ou du remboursement) des frais de parking par l'employeur. Les frais de parking se présentent en effet dans le cadre des déplacements domicile - travail et sont donc exposés en fonction de ceux-ci.

Si l'employeur rembourse un abonnement de parking que le travailleur peut aussi utiliser à des fins strictement privées, il doit déclarer les frais liés à l'usage purement privé à titre d'avantage en nature, lequel implique le versement de cotisations de sécurité sociale. Pour le calcul des cotisations de sécurité sociale dues, l'avantage en nature est considéré comme une rémunération.

Micromobilité (hoverboards, trottinettes, monowheels, segways...)

Il n'existe pas encore de législation sociale spécifique d'application à la micromobilité, c'est-à-dire à l'ensemble des solutions de micromobilité telles que les hoverboards, trottinettes, monowheels et segways.

L'ONSS n'accepte pas que l'employeur octroie une indemnité bicyclette en raison de frais liés aux déplacements domicile - travail grâce à des solutions de micromobilité parce que ces véhicules ne sont pas des « cycles » tels que définis dans le code de la route : pour se voir qualifiés de « cycle », les véhicules doivent être mus par des pédales ou des manivelles actionnées par une force musculaire.

L'employeur qui souhaite octroyer une indemnité à ses travailleurs en raison des frais occasionnés lors des déplacements domicile - travail de ceux-ci grâce à des solutions de micromobilité ne peut que se rabattre sur le remboursement des frais des déplacements domicile - travail dont il doit faire lui-même une évaluation réaliste. Il peut pour ce faire tenir compte par exemple du prix d'achat de la solution de micromobilité, des frais d'entretien, etc.

Combinaison de plusieurs moyens de transport

Si le travailleur utilise plusieurs moyens de transport lors de ses déplacements domicile - travail, l'ONSS accepte que le travailleur reçoive, pour chacun de ces modes de déplacement, une indemnité de la part de son employeur. Pour être exonérées de cotisations de sécurité sociale, ces diverses indemnités doivent avoir trait soit à différentes parties du trajet domicile - travail, soit à un même trajet (ou à un même tronçon) effectué pendant différentes périodes de l'année. Les deux exemples présentés ci-dessous sont donnés à titre d'illustration.

Exemple 1. Un travailleur parcourt quotidiennement à vélo le trajet qui sépare son domicile de la gare et poursuit ensuite son chemin en transports publics. Dans une telle situation, il peut se voir octroyer tant une indemnité bicyclette exonérée parafiscalement pour le tronçon du trajet domicile - travail effectué à vélo qu'une indemnité patronale également exonérée d'obligations parafiscales pour le tronçon du trajet domicile - travail parcouru en transports publics.

Exemple 2. Un travailleur n'utilise pendant les mois d'été que la bicyclette pour se rendre à son travail et n'a recours en dehors de cette période qu'aux transports publics. Durant les mois où le travailleur fait la navette à vélo, l'employeur peut lui octroyer une indemnité bicyclette exonérée de cotisations parafiscales. Lorsqu'en hiver, le travailleur circule en transports publics, l'employeur peut lui accorder une indemnité parafiscalement exonérée pour les déplacements domicile - travail effectués en transports publics.

Renforcer le rôle facilitateur de la fiscalité et de la parafiscalité

Si nous souhaitons avoir davantage recours à la fiscalité et à la parafiscalité afin d'induire un changement comportemental privilégiant les déplacements domicile - travail plus durables et multimodaux, il convient de tenir compte des éléments qui contrecarrent leur rôle facilitateur. Le relevé des règles fiscales et parafiscales d'application aux indemnités patronales accordées en raison des déplacements domicile - travail qui a été présenté ci-dessus nous a permis de dégager un certain nombre de ces éléments que nous énumérons ci-dessous.

Cadre (para)fiscal (trop) complexe

La complexité du cadre (para)fiscal trouve son origine grosso modo dans trois causes principales : le manque d'harmonisation entre la fiscalité et la parafiscalité, les différences de traitement (para)fiscal en fonction du moyen de transport et du type de déplacement et enfin la grande complexité des règles elles-mêmes qui sont de ce fait difficiles à mettre en pratique.

Manque d'harmonisation entre le cadre fiscal et le cadre parafiscal

Le manque d'harmonisation entre les deux cadres ressort notamment des quatre exemples fournis ci-dessous.

L'indemnité de marche à pied n'est actuellement pas admise par l'ONSS parce qu'elle n'est pas prévue dans la législation sociale. L'ONSS considère cette indemnité de marche à pied comme une rémunération qui doit donner lieu au versement de cotisations de sécurité sociale. Le fisc en revanche l'exonère d'impôt à concurrence d'un montant maximum de 410 euros par an³⁹.

Les situations où un abonnement à une auto partagée pris au nom de l'employeur en vue des déplacements domicile - travail sont clairement réglementées dans la législation sociale. Mais sur le plan fiscal, le travailleur doit s'acquitter d'un impôt sur un avantage de toute nature s'il utilise l'auto non seulement pour les déplacements de service mais aussi pour ses déplacements domicile - travail et des déplacements strictement privés. L'estimation forfaitaire de cet avantage de toute nature est loin d'être évidente car l'employeur doit, pour l'établir, connaître un certain nombre de paramètres dont il ne dispose pas nécessairement tels que par exemple le prix catalogue et l'âge de l'auto partagée.

Dans le cas du covoiturage organisé par l'employeur avec utilisation de la voiture propre du travailleur-conducteur, l'intervention patronale en faveur du travailleur-passager qui ne supporte aucun frais lui-même est exonérée d'impôt à concurrence d'un montant maximum égal au prix d'un abonnement de train en première classe pour la distance parcourue en covoiturage ; il faut toutefois que ce travailleur verse des cotisations de sécurité sociale à l'ONSS car celui-ci considère cette intervention comme une rémunération.

Les montants forfaitaires pouvant être considérés comme des remboursements de frais exonérés sur le plan social ne correspondent pas toujours aux forfaits retenus sur le plan fiscal. En ce qui concerne les voitures privées par exemple, l'intervention patronale est exonérée d'impôt à concurrence d'un montant maximum de 410 euros par an⁴⁰ tandis que l'ONSS considère que l'intervention patronale forfaitaire d'un montant maximum de 0,3653 euro par km⁴¹ est un remboursement de frais exonéré.

Traitement différent selon le moyen de transport et le type de déplacement

Le traitement (para)fiscal diffère non seulement en fonction du moyen de transport utilisé (voir les tableaux de synthèse), mais aussi en fonction du type de déplacement.

- Les interventions patronales dans les frais liés aux déplacements de service sont entièrement exonérées d'impôt et de cotisations de sécurité sociale.
- Les interventions patronales dans les frais liés aux déplacements domicile - travail sont totalement ou partiellement exonérées d'impôt en fonction du moyen de transport utilisé. Elles sont entièrement exonérées de cotisations de sécurité sociale à condition qu'elles ne dépassent pas les frais effectivement exposés, que le travailleur supporte réellement ces frais et qu'il ne s'agisse pas d'une indemnité de marche à pied⁴².

³⁹ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

⁴⁰ Montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an).

⁴¹ Montant valable du 1er juillet 2019 au 30 juin 2020.

⁴² L'indemnité de marche à pied constitue une exception à cette règle. L'ONSS considère en effet que celle-ci est une rémunération qui doit donc en tant que telle donner lieu à la perception de cotisations de sécurité sociale.

- Les interventions patronales dans les frais liés aux déplacements strictement privés sont considérées comme une rémunération de sorte que des impôts et des cotisations de sécurité sociale sont dus. Cette règle souffre une exception en ce qui concerne la mise à disposition d'une bicyclette d'entreprise ou d'une bicyclette partagée. L'avantage découlant de la mise à disposition d'une bicyclette d'entreprise ou d'une bicyclette partagée réellement utilisée pour les déplacements domicile - travail ne donne pas lieu au paiement d'un impôt ou de cotisations de sécurité sociale même si cette bicyclette est utilisée pour des déplacements strictement privés.

Règles non identiques pour tous les moyens de transport actifs

La marche à pied et le recours à la bicyclette ou à la micromobilité sont des modes de transport actifs dont le commun dénominateur est leur utilisation possible lors des déplacements domicile - travail sans qu'ils ne provoquent d'embouteillages ou de pollution atmosphérique. Pourtant, les règles fiscales et parafiscales d'application à ces moyens de transport actifs sont différentes.

Les solutions de micromobilité utilisées pour les déplacements domicile - travail ne peuvent pas faire l'objet d'une indemnité bicyclette parce qu'elles ne répondent pas à la définition du « cycle » telle que formulée par le code de la route. Pour satisfaire à cette définition, le véhicule doit être mû par des pédales ou manivelles actionnées par une force musculaire ; or ce n'est pas le cas.

L'administration fiscale ne traite pas l'indemnité de marche à pied comme une indemnité bicyclette mais bien comme une intervention patronale accordée dans les frais liés aux déplacements domicile - travail grâce à un « autre » moyen de transport. L'ONSS, en revanche, n'accepte en principe aucune indemnité de marche à pied parce que cette indemnité n'est pas prévue dans la sécurité sociale.

Règles (trop) complexes et / ou impossibles à mettre en pratique

Les règles (para)fiscales pour le covoiturage par exemple diffèrent en fonction de l'organisateur de ce covoiturage (l'employeur ou quelqu'un d'autre) et en fonction du véhicule (la voiture propre ou la voiture de société du travailleur-conducteur). En outre, elles sont différentes vis-à-vis du travailleur-conducteur et du travailleur-passager. Qui plus est, il est difficile en pratique de remplir simultanément les trois conditions auxquelles il faut satisfaire pour que la voiture de société mise à disposition (et utilisée pour le covoiturage dans le cadre du TCO) constitue un avantage social exonéré fiscalement dans le chef du travailleur-conducteur et dispensé de la cotisation de solidarité dans le chef de l'employeur.

Le cadre (para)fiscal, frein au développement de la multimodalité

Si un travailleur utilise dans le cadre de ses déplacements domicile - travail divers moyens de transport pour chacun desquels il reçoit une intervention de la part de son employeur, la partie fiscalement exonérée des interventions patronales liées à ces moyens de transport doit être déterminée par moyen de transport utilisé pour les déplacements domicile - travail. Il convient également de vérifier si les exonérations d'application peuvent être combinées. Tant l'ONSS que le fisc acceptent que les exonérations d'application soient combinées pour autant que chaque intervention patronale fasse clairement référence à un tronçon différent du trajet entre le domicile et le lieu de travail ou à un même trajet (ou à un même tronçon) durant des périodes différentes de l'année. Tout ceci est complexe et entrave le développement futur de la multimodalité des déplacements domicile - travail

La mobilité partagée, pas aussi attrayante pour tous les travailleurs

Sur le plan fiscal et parafiscal, l'usage d'une bicyclette partagée ou d'une auto partagée est par exemple plus intéressant pour un travailleur ayant un budget mobilité que pour un autre travailleur.

Absence de règles (para)fiscales spécifiques pour la micromobilité

Des règles (para)fiscales spécifiques ont déjà été élaborées en ce qui concerne la bicyclette ; ce n'est cependant pas encore le cas dans le domaine de la micromobilité.

En l'absence de législation fiscale spécifique, les solutions de micromobilité sont traitées, dans la législation fiscale, comme étant d'« autres moyens de transport » (par exemple la voiture particulière, le cyclomoteur, la moto). Et par manque de législation sociale spécifique, l'employeur ne peut que se rabattre sur le remboursement des frais liés aux déplacements domicile - travail grâce à des solutions de micromobilité, ce qui signifie concrètement qu'il lui incombe d'effectuer une estimation réaliste de ces frais.

Tableaux de synthèse

Tableau 1 : Traitement fiscal des interventions patronales dans les frais liés aux déplacements domicile – travail des travailleurs

Moyen de transport	Pour le travailleur (impôt des personnes physiques dans le cadre de la déduction forfaitaire des frais professionnels)	Pour l'employeur (impôt des sociétés)
Marche à pied	Exonération fiscale de l'intervention patronale à raison de 410 euros par an au maximum	Déduction du montant de l'intervention patronale
Bicyclette privée	Exonération d'impôt de l'intervention patronale à concurrence de 0,24 euro par kilomètre au maximum	Déduction du montant de l'intervention patronale Les investissements en garages, vestiaires et équipements sanitaires sont entièrement déductibles.
Bicyclette d'entreprise	La mise à disposition d'une bicyclette d'entreprise et des accessoires de celle-ci est exonérée d'impôt à condition que la bicyclette soit effectivement utilisée pour les déplacements domicile - travail. La mise à disposition d'un gilet jaune et / ou d'un casque cycliste est exonérée d'impôt. La mise à disposition de vêtements de cycliste est un avantage de toute nature imposable.	Les frais d'achat d'une bicyclette d'entreprise et des accessoires de celle-ci, les frais d'investissement en infrastructures cyclistes (garages, vestiaires et sanitaires) ainsi que les frais d'entretien et de réparation de la bicyclette sont entièrement déductibles.
Bicyclette partagée	Abonnement au nom de l'employeur : exonération d'impôt de l'avantage découlant de l'utilisation de la bicyclette à condition que celle-ci soit effectivement utilisée pour les déplacements domicile - travail. Abonnement au nom du travailleur : les frais remboursés par l'employeur constituent un avantage de toute nature. Exonération fiscale d'un maximum de 410 €/an si la bicyclette partagée est utilisée excl. pour les déplacements domicile - travail ou si elle sert à un usage mixte.	
Moto	Exonération fiscale de l'intervention patronale à raison de 410 euros par an au maximum	Déduction du montant de l'intervention patronale
Train	Exonération fiscale de l'intervention patronale	Déduction du montant de l'intervention patronale
Tram - (Water)bus - métro	Exonération fiscale de l'intervention patronale	Déduction du montant de l'intervention patronale
Transport collectif organisé par l'employeur, par exemple en (mini)bus	Ce transport collectif constitue un avantage social exonéré à concurrence d'un montant maximum égal au prix de l'abonnement de train en première classe pour la distance parcourue en transport collectif.	
Covoiturage organisé par l'employeur	<u>En voiture de société</u> : Dans le chef du conducteur, la voiture de société mise à disposition constitue un avantage social exonéré pour autant que trois conditions soient remplies. Pour le passager, l'avantage résultant de l'utilisation du TCO est un avantage social exonéré pour autant qu'une condition soit remplie. <u>En voiture privée</u> , exonération fiscale de l'intervention patronale tant pour le conducteur que pour le passager pour un montant maximal égal au prix d'un abonnement de train de première classe pour la même distance que celle qui est parcourue en covoiturage.	Déduction du montant de l'intervention patronale
Covoiturage non organisé par l'employeur	<u>En voiture de société</u> : Dans le chef du conducteur, la mise à disposition d'une voiture de société constitue un avantage de toute nature (ATN) imposable. Dans le chef du passager, l'avantage découlant de cette forme de covoiturage n'est pas imposé. <u>En voiture privée</u> : exonération d'impôt de l'intervention patronale à concurrence d'un montant maximum de 410 euros par an tant pour le conducteur que pour le passager	Déduction du montant de l'intervention patronale
Auto partagée	<u>Abonnement au nom de l'employeur</u> : si l'auto partagée est exclusivement utilisée pour les déplacements de service, elle ne constitue pas un ATN imposable. Si l'auto partagée est également utilisée pour d'autres déplacements (déplacements domicile - travail et / ou déplacements strictement privés), il en découle alors un ATN imposable qui est estimé forfaitairement. <u>Abonnement au nom du travailleur</u> : les frais remboursés par l'employeur constituent un ATN imposable. Exonération fiscale d'un maximum de 410 €/an si la voiture partagée est utilisée pour les déplacements domicile - travail.	
Voiture de société	Exonération fiscale d'un maximum de 410 euros/an si la voiture de société est utilisée pour les déplacements domicile - travail	La dépense non admise (c'est-à-dire non déductible) = 17 % de l'ATN si l'employeur ne prend pas à son compte une carte de carburant, 40 % de l'ATN s'il le fait. La TVA sur la voiture de société est déductible à raison de 50 % au maximum, et ce uniquement s'agissant de la part correspondant à l'usage professionnel de la voiture de société. La cotisation de solidarité due du fait de la voiture de société est entièrement déductible fiscalement à titre de frais professionnels.
Budget mobilité	Pilier 1 : impôt sur l'ATN + exonération fiscale d'un montant maximum de 410 euros par an si la voiture de société respectueuse de l'environnement est utilisée pour les déplacements domicile - travail La partie du budget mobilité dépensée dans le cadre du deuxième pilier (moyens de transport alternatifs et durables) est entièrement exonérée d'impôt. Le montant qui subsiste (pilier 3) après déduction des éventuelles dépenses dans le cadre des piliers 1 et 2 est entièrement exonéré d'impôt.	Une cotisation de solidarité est due sur la voiture de société respectueuse de l'environnement (pilier 1). Le montant que le travailleur dépense dans le cadre du pilier 2 constitue dans le chef de l'employeur des frais professionnels entièrement déductibles. Le montant du budget mobilité qui subsiste (pilier 3) après déduction des éventuelles dépenses dans le cadre des piliers 1 et 2 constitue des frais entièrement exonérés d'impôt dans le chef de l'employeur.
Allocation de mobilité (Cash for Car)	L'avantage imposable annuel = 4 % des 6/7 de la valeur catalogue de la voiture de société restituée ou de la voiture de société à laquelle le travailleur peut prétendre selon la politique de l'employeur en matière de voitures de société.	La cotisation de solidarité que doit verser l'employeur est entièrement déductible fiscalement à titre de frais professionnels.
Voiture privée	Exonération fiscale de l'intervention patronale à raison de 410 euros par an au maximum	Déduction du montant de l'intervention patronale
Micromobilité (hoverboards, trottinettes, monowheels, segways, etc.)	Exonération fiscale de l'intervention patronale à raison de 410 euros par an au maximum	Déduction du montant de l'intervention patronale

Notes : 410 euros/an = montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base de 250 euros par an); 0,24 euro/km = montant indexé de l'exercice d'imposition 2020 (montant de base : 0,145 euro/km) ; 1340 euros/an = montant de l'exercice d'imposition 2020 et de l'année imposable 2019.

Tableau 2 : Traitement parafiscal des interventions patronales dans les frais liés aux déplacements domicile – travail des travailleurs

Mode de déplacement	Traitement parafiscal (en cas d'octroi d'une intervention patronale forfaitaire)
Marche à pied	Une indemnité de marche à pied est considérée comme une rémunération qui doit donc donner lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.
Bicyclette privée	Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait d'une indemnité bicyclette (si celle-ci n'excède pas 0,24 euro/km).
Bicyclette d'entreprise	Pour autant que la bicyclette d'entreprise soit effectivement utilisée pour les déplacements domicile - travail, aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'avantage qui découle de l'usage de cette bicyclette d'entreprise.
Bicyclette partagée	<u>Abonnement au nom de l'employeur</u> : aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'avantage qui découle de l'usage de cette bicyclette partagée à condition que la bicyclette corresponde à la définition d'une bicyclette d'entreprise. <u>Abonnement au nom du travailleur</u> : aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'intervention patronale dans les frais de déplacement domicile - travail grâce à une bicyclette partagée. Les frais exposés lors de l'utilisation strictement privée de la bicyclette partagée ne peuvent cependant pas être remboursés par l'employeur sans donner lieu à l'obligation de verser des cotisations sociales.
Cyclomoteur	Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'intervention patronale (si celle-ci n'excède pas 0,3653 euro/km).
Moto	Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'intervention patronale (si celle-ci n'excède pas 0,3653 euro/km).
Transports publics [train, tram, (water)bus, métro]	Aucune cotisation de sécurité sociale ne doit être versée du fait de l'intervention patronale pour autant que celle-ci n'excède pas le prix de l'abonnement de transport public.
Transport collectif organisé par l'employeur (par exemple en minibus)	Si l'employeur octroie une indemnité, celle-ci est considérée comme une rémunération (parce le travailleur ne supporte aucuns frais) devant donner lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.
Covoiturage organisé par l'employeur	<u>En voiture de société</u> : la cotisation de solidarité n'est pas due pour autant que trois conditions soient respectées simultanément. <u>En voiture privée</u> : Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'intervention patronale au profit du travailleur-conducteur (si cette intervention n'excède pas 0,3653 euro/km). Le remboursement par l'employeur de la contribution que le travailleur-passager a payée au travailleur-conducteur est exonérée de cotisations de sécurité sociale dans le chef du travailleur-passager. Si le travailleur-passager ne supporte lui-même aucuns frais, l'indemnité patronale qu'il reçoit est considérée comme une rémunération qui doit donner lieu au versement de cotisations de sécurité sociale.
Covoiturage non organisé par l'employeur	Voir le covoiturage organisé par l'employeur en voiture privée
Auto partagée	<u>Abonnement au nom de l'employeur</u> : aucune cotisation de sécurité sociale n'est due du fait de l'avantage qui découle de l'usage de cette auto partagée à condition que l'auto corresponde à la définition d'une voiture de société. <u>Abonnement au nom du travailleur</u> : le remboursement (partiel) par l'employeur des frais d'auto partagée liés aux déplacements domicile - travail est exonéré de cotisations de sécurité sociale. Les frais liés aux déplacements strictement privés en auto partagée ne peuvent pas être remboursés par l'employeur sans qu'il n'y ait versement de cotisations de sécurité sociale.
Voiture de société	Cotisation de solidarité due par l'employeur
Budget mobilité	Le travailleur n'est pas redevable de cotisations de sécurité sociale du fait d'une voiture de société respectueuse de l'environnement (pilier 1) mais l'employeur doit verser une cotisation de solidarité. Les choix de mobilité effectués par le travailleur dans le cadre du pilier 2 sont entièrement exonérés de cotisations de sécurité sociale. Le montant (pilier 3) qui subsiste après déduction des éventuelles dépenses relevant des piliers 1 et 2 est soumis dans le chef du travailleur à une cotisation spéciale de 38,07 %.
Allocation de mobilité	Le travailleur ne doit pas verser de cotisations de sécurité sociale sur l'allocation de mobilité. L'employeur doit cependant verser une cotisation de solidarité égale au montant de la cotisation de solidarité due pour le véhicule dont le travailleur disposait ou aurait pu disposer en vertu de la politique de l'employeur en matière de voitures de société durant le mois précédant immédiatement le mois au cours duquel l'allocation de mobilité a été octroyée.
Voiture privée	Aucune cotisation de sécurité sociale n'est due sur la somme de l'intervention patronale (si celle-ci n'excède pas 0,3653 euro/km).
Micromobilité (hoverboards, trottinettes, monowheels, segways...)	L'intervention patronale ne donne pas lieu au versement de cotisations de sécurité sociale. En l'absence de législation sociale spécifique propre à la micromobilité, l'employeur ne peut que se rabattre sur le remboursement des frais liés aux déplacements domicile - travail et effectués grâce aux solutions de micromobilité. L'employeur doit réaliser lui-même une estimation réaliste de ces frais.

Notes : 0,3653 euro/km est le montant d'application du 1er juillet 2019 au 30 juin 2020. 0,24 euro/km est le montant exonéré maximum de l'indemnité bicyclette depuis le 1er janvier 2019.