



## Modification du calcul de l'avantage en nature pour un véhicule

Par **Playoff**, le **28/02/2017** à **09:42**

Bonjour,

Actuellement dans mon entreprise certains collaborateurs bénéficient d'un véhicules de fonction pour lequel un avantage en nature est calculé. Ce calcul aujourd'hui ne respecte pas les règles de l'URSSAF.

Afin de se conformer à la législation, l'entreprise qui loue ces véhicules a le choix entre 2 méthodes de calcul, sachant qu'elle prend en charge notre carburant.

Une basée sur la règle des 12 % du prix d'achat

L'autre sur la règle des 40% du coût global annuel de location.

Sachant que ce calcul ne peut être supérieur à celui qui résulte de la méthode "achat".

D'après les calculs, dans tous les cas la méthode la plus avantageuse pour les salariés ainsi que pour l'entreprise est celle sur la "location".

Or l'entreprise veut nous imposer celle sur "l'achat".

Ce qui est stupide car elle va payer plus de charges sociales.

En attendant les collaborateurs vont perdre du pouvoir d'achat, aussi ont-ils le droit de nous imposer une méthode plus qu'une autre surtout si celle-ci est défavorable aux salariés?

Existe-t-il une jurisprudence sur ce sujet?

Merci pour votre aide.

Par **morobar**, le **28/02/2017** à **09:58**

Bonjour,

L'entreprise peut parfaitement opter pour les frais réels.

par ailleurs l'URSSAF indique des méthodes de calcul différentes de celles que vous exposez, en fait un peu plus complexes que votre simplification.

Ici:

<https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-elements-a-prendre-en-compte/les-avantages-en-nature/lavantage-en-nature-vehicule/evaluation-de-lavantage.html#FilAriane>

Ceci dit, une éventuelle controverse sera du ressort exclusif du conseil des prudhommes.

Par **Playoff**, le **28/02/2017** à **10:26**

Je vous remercie pour votre réponse. Je connais assez bien les calculs que j'ai volontairement simplifiés pour aller à l'essentiel. J'ai fait partie du groupe de travail qui démontre à notre entreprise le mauvais choix qu'ils s'apprêtent à prendre et de l'impact financier qui en découle.

L'entreprise peut en effet opter pour cette option qui lui est défavorable dans notre cas précis. Ce que nous cherchons à savoir c'est si un jour une jurisprudence a été prononcée dans un cas similaire au notre et à qui a-t-on donné raison.

Il est quand même incompréhensible qu'une entreprise fasse le choix de payer plus de charges et enlève du pouvoir d'achat à ses collaborateurs, alors qu'une autre solution toute aussi réglementaire est possible.

Faut-il que notre CE dans ce cas, s'adresse directement au conseil des Prudhommes?

Par **morobar**, le **28/02/2017** à **10:45**

Je comprends, mais votre simplification avait un peu alerté mes souvenirs, du temps lointain où je m'étais penché sur la question.

[citation]Faut-il que notre CE dans ce cas, s'adresse directement au conseil des Prudhommes?

[/citation]

Cela n'a pas de sens, d'abord parce que son président est...l'employeur. Ensuite ce n'est pas le CE:

\* qui sera pénalisé

\* qui a la charge de négocier les salaires et/ou les accords

\* qui n'a aucun rôle revendicatif.

Il convient d'examiner la situation actuelle et l'ancienne, pour savoir si le changement est concerné-ce que je ne crois pas- par la règle de dénonciation d'un usage.

Mais quoiqu'il en soit, c'est à chaque salarié de saisir le CPH et tant qu'à faire se faire assister par le même conseil.

Il est possible aussi de passer par la revendication collective (pétition voire grève) mais c'est une manœuvre délicate à mener

Enfin la jurisprudence n'est pas source de droit comme une loi, le juge n'étant pas lié par un décision précédente, et la doctrine peut évoluer.

Il est difficile de rechercher une telle décision sans pouvoir identifier l'item censuré (modification du contrat de travail, défaut de respect procédure remise en cause d'un accord ou usage, diminution du salaire d'un cadre...).

Par **Lag0**, le **28/02/2017** à **13:21**

[citation]Afin de se conformer à la législation, l'entreprise qui loue ces véhicules a le choix entre 2 méthodes de calcul, sachant qu'elle prend en charge notre carburant.

Une basée sur la règle des 12 % du prix d'achat

L'autre sur la règle des 40% du coût global annuel de location. [/citation]

Bonjour,

Etes-vous sur que l'entreprise a le choix ? Il ne me semble pas. C'est selon que les véhicules appartiennent à l'entreprise ou qu'ils sont loués qu'elle doit opter pour l'un ou l'autre des calculs.

L'entreprise ne peut pas utiliser le forfait pour un véhicule acheté si ses véhicules sont loués. C'est seulement si le calcul pour un véhicule loué dépasse celui pour un véhicule acheté qu'il y a plafonnement.

Par **Playoff**, le **28/02/2017** à **15:17**

Merci Lag0 pour votre retour.

Effectivement si elle est en achat y a pas le choix. En l'occurrence nous sommes en location avec le plafonnement dont vous parlez. Dans les simulation qui ont été faites dans 100% des cas il est plus avantageux et pour l'entreprise et pour les salariés d'appliquer la méthode des véhicules loués.

Il n'empêche que l'entreprise veut appliquer la méthode de calcul relative à l'achat et ce pour la simple raison qui est que nous sommes une filiale d'une société qui elle est en achat et par conséquent pratique la règle correspondante et la maison mère veut que toutes les entités du groupe fassent de même, même si ces dernières sont en LLD.

Dans la mesure où nous sommes en LLD a-t-on moyen d'obliger l'entreprise à pratiquer la règle relative à la location.

Par **morobar**, le **28/02/2017** à **15:41**

C'est surtout que cette option, soit 12% du prix d'achat, implique de connaître le prix d'achat remise flotte déduite. Sans facture d'achat, je ne vois pas comment l'entreprise va pouvoir justifier l'établissement du forfait.

Tout cela sent les remises occultes do constructeur en direction de la holding.

Mais comment intervenir dans un choix d'organisation qui échappe à votre direction.

Sauf à négocier une contrepartie mais surtout éviter la confrontation judiciaire pour finalement un écart certainement modique eu égard aux enjeux de carrière de cadres en fonction.

Par **Playoff**, le **28/02/2017** à **16:25**

Merci pour votre retour Morobar.

Pour les montants les prix publics sont connus ainsi que les remises tripartites avec les

constructeurs, donc de ce côté là on est capable de comparer les deux méthodes.  
Le problème est que l'AEN rentre aussi dans l'assiette d'imposition. On a donc des collaborateurs qui vont voir leur net baisser à cause des charges qui vont augmenter et une imposition qui va également augmenter.  
En tous cas merci à tous on verra bien ce que ça donne.

Par **Lag0**, le **28/02/2017** à **16:53**

[citation]C'est surtout que cette option, soit 12% du prix d'achat, implique de connaître le prix d'achat remise flotte déduite.[/citation]  
Bah non, puisque les véhicules ne sont pas achetés, ce prix est donc impossible à prendre en compte.

Par **morobar**, le **28/02/2017** à **17:57**

Mais si quand même puisque la méthode "location" est plafonnée au résultat méthode "prix d'achat".