



FOIRE AUX QUESTIONS

L'électrification des flottes de véhicules

30 juin 2025

Le mot d'Antoine Herteman, président de l'Avere-France



Les gestionnaires de flottes naviguent aujourd'hui dans un paysage réglementaire en pleine évolution. À l'Avere-France, nous avons à cœur de vous accompagner dans la transition de votre flotte vers l'électrique, en vous apportant des repères clairs.

Cette foire aux questions a été conçue pour vous apporter des réponses juridiques concrètes. Elle vise à clarifier vos obligations et à décrypter les principales mesures réglementaires.

Notre objectif est simple : vous donner les clés pour prendre les bonnes décisions.

Bonne lecture à toutes et à tous.

Cette foire aux questions a été réalisée par :



Mathilde Charmet-Ingold,

avocat associée en droit de l'énergie et en contentieux des affaires au sein du cabinet **MARICI Avocats**



Elise Mialhe,

avocat associée en droit social et droit pénal du travail au sein du cabinet **MARICI Avocats**

Table des matières

1.	Quelles sont les obligations et sanctions en matière de verdissement des flottes ?	3
2.	Quelles sont les obligations légales en matière d'équipement en bornes de recharge dans les parkings neufs ?	4
3.	Qu'est-ce que le droit à la prise ?	5
4.	Mon entreprise peut-elle faire valoir un droit à la prise si elle est locataire de la ou ses places de stationnement qu'elle entend équiper ?	5
5.	Mon entreprise est-elle libre de faire installer à ses frais une ou plusieurs bornes de recharge sur les places de stationnement qu'elle occupe en tant que propriétaire ?	6
6.	Mon entreprise peut-elle faire installer des bornes de recharge au domicile de ses salariés ?	6
7.	Qui est propriétaire des bornes de recharge installées au domicile des salariés ?	7
8.	Quelles sont les recommandations à savoir pour faciliter une telle installation au domicile des salariés ?	7
9.	Quel sort réserver à la borne de recharge installée au domicile du salarié à la fin du contrat de travail du salarié ?	7
10.	Quel sort réserver à la borne de recharge en cas de déménagement du salarié ?	8
11.	L'entreprise doit-elle adopter une politique interne automobile pour encadrer l'électrification de sa flotte automobile ?	9
12.	Quelle doit être l'implication du comité social et économique (CSE) dans le cadre d'un projet d'électrification de la flotte d'entreprise ?	12
13.	Quelles mesures doivent être prises par l'employeur en matière de protection des données personnelles des salariés ?	15
14.	Quels sont les impacts du projet en matière d'hygiène et sécurité ?	16
15.	Comment doit-on évaluer l'avantage en nature que constitue le véhicule électrique ?	17
16.	Comment doit-on évaluer l'avantage en nature résultant de l'utilisation d'une borne située sur le lieu de travail par un salarié pour recharger son véhicule à des fins non-professionnelles ?	20
17.	Comment doit-on évaluer l'avantage en nature que constitue la prise en charge de l'installation de la borne de recharge au domicile du salarié ?	20

1. Quelles sont les obligations et sanctions en matière de verdissement des flottes ?

La loi de finances n°2025-127 pour 2025 du 14 février 2025 a instauré une taxe incitative destinée à accélérer le verdissement des flottes d'entreprises de plus de 100 véhicules¹. Cette taxe remplace les obligations fixées par la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 et renforcées par la loi climat et résilience n°2021-1104 du 22 août 2021.

Ce dispositif fiscal appelé « *taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions* » est codifié aux articles L. 421-94, L. 421-99-1 et L. 421-99-2 du code d'imposition sur les biens et services et est entré en vigueur le 1^{er} mars 2025.

Afin d'appliquer cette nouvelle taxe, il est essentiel de **bien définir avant tout ce qu'est une « flotte » ainsi que les « véhicules taxables »**.

- **La flotte** comprend tous les véhicules dont une entreprise est affectataire². La taille annuelle de la flotte de véhicules taxables issue du quotient entre d'une part, le nombre total de jours pendant lesquels chaque véhicule a été utilisé pour l'activité de l'entreprise au cours de l'année (pendant au moins un mois au cours de l'année civile) et d'autre part, le nombre de jours dans l'année ;
- **Les véhicules taxables** sont les véhicules de tourisme, les véhicules N1 « camionnettes » et « camions fourgons »³ et les quadricycles (L6e ou L7e) qui ne sont ni « hors route », ni exemptés. Le montant de la taxe est ensuite calculé à partir de trois variables, selon une formule de calcul prévue à l'article L.421-132-2 du code d'imposition sur les biens et services :

Tarif x Ecart avec l'objectif cible d'intégration à la flotte de véhicules légers à faibles émissions x Taux annuel de renouvellement des véhicules légers très émetteurs

- **Le tarif** correspond à la pénalité par véhicule à faibles émissions manquant dont le montant va évoluer au fil des années : 2.000€ en 2025, 4.000 € en 2026 et 5.000 € à partir de 2027.
- **L'écart avec l'objectif cible d'intégration à la flotte de véhicules légers à faibles émissions** est calculé en faisant la différence entre la flotte réelle de véhicules à faibles émissions et le seuil réglementaire fixé par la loi.

En 2025, les entreprises doivent compter 15 % de véhicules à faibles émissions dans leur flotte, puis 18 % en 2026, 25 % en 2027, 30% en 2028, 35% en 2029 et 48% en 2030.

Les véhicules à faibles émissions intégrés dans la flotte de véhicule au cours des 3 années précédentes seront pris en compte.

À noter ! La durée d'affectation à des fins économiques d'un véhicule est prise en compte à hauteur de leur valeur réelle, cela permet notamment aux véhicules loués en courte durée de contribuer à l'atteinte de ces objectifs au prorata des jours de location.

Le taux annuel de renouvellement des véhicules légers très émetteur tend à sanctionner les entreprises qui continuent à intégrer à leur flotte des véhicules très émetteurs.

¹ L'administration a confirmé que la taxe s'appliquait au niveau du SIREN.

² Les véhicules qui lui sont attribués pour son usage, même si elle n'en est pas propriétaire.

³ Il s'agit des véhicules dont les champs J.2 du certificat d'immatriculation ou 38. du certificat de conformité pour les véhicules en réception par type UE, contiennent les codes BB ou BA03.

2. Quelles sont les obligations légales en matière d'équipement en bornes de recharge dans les parkings neufs ?

La loi d'orientation sur les mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 a imposé une obligation de pré-équipement des places de stationnement qui est codifiée aux articles L.113-11 du Code de la construction et de l'habitation.

Le pré-équipement signifie qu'il faut mettre en place les conduits, passages de câbles électriques et emplacements sécurisés pour faciliter l'installation de bornes de recharge et prévoir une réservation de puissance suffisante.

Les **obligations de pré-équipement** pour les parkings de bâtiment neufs ou en cas de rénovations lourdes dépendent de la date de dépôt du permis de construire :

Permis de construire déposé entre le 01/01/2017 et le 10/03/2021				
Type de bâtiment	Bâtiment d'habitation collective	Bâtiments industriels ou tertiaires	Batiments accueillant un service public	Ensemble commercial ou cinéma
Parc de stationnement < 40 places	50% des places à pré-équiper	10% des places à pré-équiper	10% des places à pré-équiper	5% des places à pré-équiper
Parc de stationnement > 40 places	75% des places à pré-équiper	20% des places à pré-équiper	20% des places à pré-équiper	10% des places à pré-équiper
Réservation de puissance de raccordement pour l'alimentation des infrastructures de recharge	Au moins 20% de la totalité des places de stationnement avec un minimum d'une place	Réservation dimensionnée selon le pourcentage des places devant être pré-équipées (même chiffres que ci-dessus)		

Dispositions résultant de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, du Décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 et de l'arrêté du 13 juillet 2016

Permis de construire déposé à partir le 11/03/2021 (bâtiments neufs ou rénovations lourdes)		
Type de bâtiment	Bâtiments résidentiels	Bâtiments non résidentiels
Nombre de places de stationnement à pré-équiper (parkings > 10 places)	100% des places	20% des places et un point de charge accessible PMR
Réservation de puissance de raccordement pour l'alimentation des infrastructures de recharge	Au moins 20% de la totalité des places de stationnement avec un minimum d'une place	Au moins 20% de la totalité des places de stationnement avec un minimum d'une place

Il est aussi prévu une **obligation d'équiper en bornes de recharge** les parkings de bâtiments résidentiels neufs ou rénovés avec au moins une place pour les parkings de plus de 10 emplacements et avec deux places pour les parkings de plus de 200 emplacements.

Enfin, depuis le 1^{er} janvier 2025 les parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels existants doivent être équipés d'au moins un point de recharge par tranche de 20 emplacements.

3. Qu'est-ce que le droit à la prise ?

Le droit à la prise est codifié aux articles L.113-16 et suivants et R.113-9 et suivants du Code de la construction et de l'habitation et permet au locataire et/ou propriétaire d'une ou plusieurs places de stationnement située(s) au sein d'une copropriété de faire installer, à leur frais, une borne de recharge.

Ce droit organise une simple information à destination du propriétaire et/ou du syndicat des copropriétaires du projet d'installation d'une borne de recharge sur une place de stationnement située au sein d'un parking en copropriété.

Dans le cadre d'un droit à la prise, les frais d'installation de la borne sont à la charge du locataire ou copropriétaire qui entend faire installer sa borne.

Plusieurs étapes doivent être respectées pour que l'installation de la borne soit valable :

- Une notification par lettre recommandée avec accusé de réception du projet de travaux auprès du propriétaire — si vous êtes locataire ou directement au syndic qui gère la copropriété lorsque vous êtes copropriétaire. Devront être joints à ce courrier le descriptif détaillé des travaux, le schéma de raccordement électrique ainsi que le plan technique d'intervention ;
- Le syndicat des copropriétaires, par l'intermédiaire

du syndic, a trois mois pour s'opposer à l'installation de la borne de recharge en saisissant le Tribunal judiciaire du lieu de situation de l'immeuble et uniquement pour un motif légitime. Tel sera le cas si une installation collective a été votée dans la copropriété et que les travaux dans la copropriété sont initiés dans les trois mois de la saisine du Tribunal et terminés dans les six mois de cette saisine ;

- En l'absence d'opposition du syndic, les travaux d'installation de la borne ne pourront être entrepris qu'après que le syndic a signé avec l'entreprise en charge des travaux une convention, telle que prévue à l'article L.113-17 du Code de la construction et de l'habitation.

Si le syndic refuse de signer cette convention sans avoir pour autant saisi le Tribunal judiciaire dans les trois mois de l'envoi de la notification alors celui qui entend se prévaloir de son droit à la prise pourra saisir le Tribunal judiciaire afin d'être autorisé à faire réaliser les travaux d'installation de la borne de recharge.

Attention : il n'est possible de faire valoir un droit à la prise que dans l'hypothèse où votre place de stationnement est privative. Le droit à la prise ne fonctionne pas en présence de places de stationnement partagé.

4. Mon entreprise peut-elle faire valoir un droit à la prise si elle est locataire de la ou ses places de stationnement qu'elle entend équiper ?

Dès lors que la ou les places de stationnement louées par l'entreprise sont bien des places privatives, se trouvant dans un parking résidentiel qui n'est pas encore équipé en bornes de recharge, alors il devrait être possible pour votre entreprise de faire valoir son droit à la prise pour l'installation de la ou les bornes de recharge sur la ou les places de stationnement concernées auprès du bailleur.

En effet, le droit à la prise ne devrait pas avoir vocation à être invoqué uniquement par des locataires de locaux d'habitation et devrait pouvoir être mis en œuvre par des preneurs à bail de locaux professionnels qu'ils soient liés par un bail professionnel, une convention d'occupation précaire dès lors que les locaux sont situés au sein d'une copropriété.

Sous trois réserves toutefois :

- Que la ou les places de stationnement soient bien des places de stationnement à usage privatif, ce qui exclut les places de stationnement partagé ;
- Que la configuration du parking ne nécessite pas l'installation d'un dispositif incendie spécifique notamment si le parking est assimilé à un établissement recevant du public (ce qui pourrait être le cas si certaines places de stationnement sont ouvertes au public) ;
- L'installation de plusieurs bornes de recharge ne doit pas nécessiter de revoir le dimensionnement de l'installation électrique de l'immeuble car de tels

travaux ne peuvent intervenir qu'après approbation par l'assemblée générale des copropriétaires conformément aux dispositions de l'article 25.j de la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, lorsque les places de stationnement se trouvent au sein d'une copropriété.

L'installation se faisant au frais du locataire, l'intérêt de recourir au droit à la prise paraît limité dans un tel cas.

Il serait alors préférable de négocier avec le bailleur cette question de l'installation des bornes de recharge

et de la prise en charge des coûts des travaux au vu des obligations incombant à chacune des parties (mise aux normes, grosses réparations de l'article 606 ...)

De la même façon, si votre entreprise entend prendre à bail des locaux dont la ou les places de stationnement ne seraient pas encore équipées en bornes de recharge, il est fortement recommandé de mettre dans la négociation du bail à signer la question des travaux à prévoir pour de telles installations et la prise en charge de leur coût.

5. Mon entreprise est-elle libre de faire installer à ses frais une ou plusieurs bornes de recharge sur les places de stationnement qu'elle occupe en tant que propriétaire ?

L'entreprise qui est propriétaire de la ou des places de stationnement qu'elle utilise est libre de les équiper en bornes de recharge sous réserve d'en informer le syndic qui gère l'immeuble si la ou les places de stationnement à équiper sont situées au sein d'un bâtiment soumis au statut de la copropriété.

Attention toutefois : l'installation de plusieurs bornes de recharge ne doit pas nécessiter de revoir le dimensionnement de l'installation électrique du parking car de tels travaux ne peuvent intervenir qu'après approbation

par l'assemblée générale des copropriétaires conformément aux dispositions de l'article 25.j de la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis.

Il faut aussi vous assurer que la configuration du parking ne nécessite pas l'installation d'un dispositif incendie spécifique notamment si le parking est assimilé à un établissement recevant du public (ce qui pourrait être le cas si certaines places de stationnement sont ouvertes au public).

6. Mon entreprise peut-elle faire installer des bornes de recharge au domicile de ses salariés ?

Il est tout à fait possible pour l'entreprise de proposer l'installation de bornes de recharge au domicile des salariés qui bénéficient d'un véhicule de fonction ou de service.

C'est d'ailleurs un bon moyen pour favoriser l'adhésion des salariés au projet d'électrification de la flotte de véhicules de l'entreprise en leur facilitant l'accès à la recharge à domicile si les salariés utilisent les véhicules électriques de l'entreprise.

7. Qui est propriétaire des bornes de recharge installées au domicile des salariés ?

Plusieurs schémas existent :

- L'entreprise peut décider de demeurer propriétaire des bornes de recharge installées chez ses salariés en faisant elle-même l'acquisition des bornes de recharge.
- L'entreprise peut aussi décider de conclure un contrat de location auprès d'un opérateur de recharge pour les bornes de recharge à faire installer chez ses salariés.

Si l'entreprise opte pour une de ces deux solutions, il faudra veiller à alerter le salarié sur les modalités d'usage et d'entretien de la borne de recharge qui sera sous la responsabilité du salarié.

A l'inverse, l'entreprise peut décider de laisser ses salariés faire l'acquisition de leur borne à installer à leur domicile s'ils ne sont pas déjà équipés et de seulement prendre en charge tout ou partie des coûts résultant de cette installation.

8. Quelles sont les recommandations à savoir pour faciliter une telle installation au domicile des salariés ?

L'entreprise devra veiller à ce que la ou les sociétés qui installent les bornes de recharge aux domiciles des salariés disposent des habilitations requises.

Pour rappel, depuis le décret n°2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, toute entreprise procédant à l'installation et/ou à la maintenance de bornes de recharge doit impérativement être qualifié IRVE. Cette qualification s'appuie sur une formation agréée par l'organisme de qualification disposant d'un agrément ministériel (QUALIFELEC ou l'AFNOR par exemple).

Il faudra aussi vérifier que la société qui va procéder à l'installation des bornes de recharge soit correctement assurée pour de tels travaux surtout si l'entreprise demeure propriétaire des bornes de recharge installées au domicile de ses salariés.

Enfin, l'entreprise peut proposer aux salariés un accompagnement juridique afin de les aider dans les démarches à entreprendre pour l'installation de leurs bornes de recharge à domicile, notamment pour les salariés vivant en collectivité.

9. Quel sort réserver à la borne de recharge installée au domicile du salarié à la fin du contrat de travail du salarié ?

C'est essentiellement dans l'hypothèse où l'entreprise reste propriétaire des bornes de recharge installées chez ses salariés que la question se pose.

Dans ce cas, il est recommandé de prévoir une faculté de rachat de la borne de recharge par le salarié à la fin du son contrat de travail, selon un tarif déterminé.

Si le salarié n'entend pas racheter la borne de recharge à la fin de son contrat de travail, l'entreprise devra prévoir alors un démontage de la borne de recharge à ses frais.

Ces éléments devront figurer dans la « politique interne automobile » de l'entreprise.

10. Quel sort réserver à la borne de recharge en cas de déménagement du salarié ?

La réponse à la question dépend de savoir si l'entreprise est ou non propriétaire de la borne installé chez son salarié.

Hypothèse 1 : l'entreprise est propriétaire de la borne de recharge

Si le salarié déménage pour des raisons personnelles, l'entreprise qui est propriétaire de la borne est légitime à demander de la récupérer en prenant en charge les frais de démontage de la borne de recharge. Cela étant, l'entreprise peut aussi proposer à son salarié de la déplacer et la faire installer à son nouveau domicile, si cela est possible. Dans ce cas, s'agissant d'un déménagement pour des raisons personnelles, l'entreprise peut décider que les frais de déplacement de la borne sont pris en charge par le salarié

Si le salarié déménage pour des raisons professionnelles (mutation, etc.), la borne devra être démontée avec une prise en charge des frais de démontage par l'entreprise. Il sera aussi possible de prévoir un déplacement de

la borne de recharge au nouveau domicile du salarié avec prise en charge des frais de déplacement plutôt par l'entreprise.

Hypothèse 2 : l'entreprise a participé aux frais d'installation de la borne de recharge

L'entreprise peut décider de ne financer qu'une seule installation de borne de recharge aux domiciles de ses salariés ou de prévoir le financement d'une borne supplémentaire si le salarié devait déménager pour des raisons professionnelles.

Ces éléments, au choix de l'employeur, devront figurer dans la « politique interne automobile » de l'entreprise.



11. L'entreprise doit-elle adopter une politique interne automobile pour encadrer l'électrification de sa flotte automobile ?

Aucune règle n'est fixée en la matière et les développements ci-après sont des recommandations du cabinet

Marici Avocats susceptibles d'évoluer.

11.1. Qu'est-ce que la politique interne automobile d'une entreprise ?

Cinq grands enjeux constituent les piliers de la politique automobile d'une entreprise :

- **Enjeu n°1** : Fixer des règles d'attribution sur la base de critères objectifs ;
- **Enjeu n°2** : Encadrer les modalités d'utilisation ;
- **Enjeu n°3** : Prescrire les comportements à adopter pour la maintenance et les incidents ;
- **Enjeu n°4** : Préciser les hypothèses et modalités de restitution ;
- **Enjeu n°5** : Rappeler basiquement le régime fiscal et social applicable.

Chacun de ces enjeux peut être détaillé de la manière suivante :

Enjeu n°1 : Fixer des règles d'attribution sur la base de critères objectifs

Dans ce cadre, il convient :

- D'identifier de manière objective des catégories de personnel éligible ;
- De lister des véhicules auxquels le personnel peut avoir accès.

Enjeu n°2 : Encadrer les modalités d'utilisation :

Plus précisément :

- **Pour les véhicules de service** : Trajets tolérés, modalités de restitution du véhicule au quotidien, utilisation éventuelle d'une carte d'entreprise pour les frais liés à l'énergie permettant de faire fonctionner le véhicule ;

- **Pour les véhicules de fonction** : Trajets/kilométrage tolérés, utilisation éventuelle d'une carte d'entreprise pour les frais liés à l'énergie permettant de faire fonctionner le véhicule, frais annexes pris en charge par l'entreprise.

Enjeu n°3 : Prescrire les comportements à adopter pour la maintenance et les incidents

- Obligation d'en prendre soin comme un « *bon père de famille* » ;
- Obligations en matière d'entretien technique ;
- Obligations en cas d'incident, d'accident, ou de panne impliquant le véhicule (information, obligation de le faire réparer, modalités de réparation) ;
- Rappel des règles applicables en cas de verbalisation du salarié.

Enjeu n°4 : Préciser les hypothèses et modalités de restitution

Pourront notamment être prévues des hypothèses de restitution en cas de suspension du contrat de travail.

Enjeu n°5 : Rappeler basiquement le régime fiscal et social applicable

- Rappel de ce qu'est un avantage en nature ;
- Rappel du caractère imposable et cotisable de l'avantage en nature dans les conditions prévues par la réglementation.

11.2. La politique interne automobile doit-elle évoluer si l'employeur choisit d'attribuer des véhicules électriques (fonction ou service) aux salariés ?

L'électrification de la flotte automobile entraîne nécessairement une évolution de la politique automobile de l'entreprise.

En effet, le véhicule électrique dispose de plusieurs spécificités par rapport aux véhicules thermiques :

- Il doit être rechargé, non pas dans une station essence, mais via des bornes de recharge qui peuvent être situées (alternativement / cumulativement) :
 - Sur le/les sites de l'entreprise ;
 - Au domicile des salariés ;
 - Sur la voie publique.
- Il peut générer l'obligation de souscrire à des abonnements payants permettant i) de suivre précisément la recharge du véhicule électrique au domicile du salarié et ii) de rembourser les frais d'électricité du salarié lorsque la borne de recharge est située au domicile de ce dernier.

Ces modalités techniques s'insèrent dans les enjeux identifiés ci-dessus et plus particulièrement :

Au sein de l'enjeu n°1 : Fixer des règles d'attribution sur la base de critères objectifs

- Ajouter les véhicules électriques dans la liste de véhicules susceptibles d'être attribués ;
- En raison du caractère électrique du véhicule et si le choix est fait d'équiper des salariés de bornes de recharge à leur domicile, il convient de fixer les règles d'attribution des bornes de recharge au domicile des salariés sur la base de critères objectifs.

Au sein de l'enjeu n°2 : Encadrer les modalités d'utilisation

- Prévoir des règles spécifiques liées à l'utilisation des bornes de recharge : véhicules admis à utiliser les bornes de recharge sur le site de l'entreprise ou au domicile du salarié, possibilité de recharger sur la voie publique ou non ;
- Prévoir, le cas échéant, l'utilisation d'abonnement de suivi de consommation et de remboursement des consommations en électricité s'agissant des bornes situées au domicile du salarié.

Au sein de l'enjeu n°3 : Prescrire les comportements à adopter pour la maintenance et les incidents

Au même titre que ce qui est prévu s'agissant des véhicules, prévoir, pour les bornes de recharge, les obligations suivantes :

- Prendre soin des bornes de recharge mis à disposition par l'entreprise (sur site ou à domicile) comme un « bon père de famille » ;
- Mettre en œuvre les impératifs liés à la maintenance de la borne de recharge ;
- Prévoir les comportements en cas d'incident, d'accident ou de panne impliquant la borne de recharge (sur site ou à domicile) - (information, obligation de le faire réparer/modalités de réparation pour la borne de recharge située au domicile du salarié) ;

Au sein de l'enjeu n°4 : Préciser les hypothèses et modalités de restitution

Il conviendra nécessairement de prévoir des spécificités liées aux bornes de recharge, le cas échéant, mises à disposition des salariés à leur domicile.

Les modalités de revente aux salariés de la borne de recharge, ou le devenir des bornes de recharge en cas de déménagement pourront être abordées.

Enjeu n°5 : Rappeler basiquement le régime fiscal et social applicable

- Rappeler que la mise à disposition d'une borne de recharge au domicile du salarié est un avantage en nature ;
- En déduire le caractère cotisable et imposable de cet avantage dans les conditions prévues par la réglementation.

11.3. Quelle forme juridique doit prendre la charte automobile d'entreprise ?

Aucune règle n'est fixée en la matière et les développements ci-après sont des recommandations du cabinet Marici Avocats susceptibles d'évoluer.

L'établissement d'une politique automobile par écrit est, à notre avis, essentiel.

Il est recommandé d'établir deux chartes séparées :

- La **première** a pour vocation principale **d'encadrer l'attribution des véhicules de service et de fonction**. Elle pourra prendre la forme soit d'un engagement unilatéral de l'employeur, soit celle d'un accord collectif.
- La **seconde** viendrait **encadrer les règles relatives à l'utilisation, aux comportements à adopter pour la maintenance et les incidents et aux hypothèses et modalités de restitution**. Le plus sécurisant est qu'elle acquiert la valeur de règlement intérieur et qu'elle soit intégrée dans le contrat de travail de chacun des salariés attributaires d'un véhicule de fonction ou de service.

11.3.1. Focus sur le support à adopter s'agissant des règles d'attribution (enjeu n°1) et du rappel basique du régime fiscal et social applicable (enjeu n°5)

Il est recommandé que cela prenne la forme d'une charte à part adoptée soit unilatéralement par l'employeur, soit dans le cadre d'un accord collectif d'entreprise.

Celle-ci pourra, par la suite, figurer sur l'intranet de l'entreprise ou bien être diffusée par mail aux salariés susceptibles de se voir appliquer un véhicule de service ou de fonction.

A noter :

Si la charte est adoptée unilatéralement par l'employeur, dès lors que ce document contient des règles d'attribution objectives en fonction de certaines catégories de salariés, ce document peut être analysé

à notre sens comme un engagement unilatéral de l'employeur. En conséquence, pour être modifié, ce document devra suivre le régime applicable en matière de dénonciation d'engagement unilatéral de l'employeur, c'est-à-dire :

- Informer les institutions représentatives du personnel ;
- Informer individuellement chaque salarié ;
- Respecter un délai de prévenance suffisant.⁴

Si la charte est adoptée via un accord collectif d'entreprise, la modification de celle-ci devra nécessairement passer par la conclusion d'un avenant à l'accord collectif.⁵

11.3.2. Focus sur le support à adopter s'agissant des règles relatives à l'utilisation (enjeu n°2), aux comportements à adopter pour la maintenance et les incidents (enjeu n°3), et aux hypothèses et modalités de restitution (enjeu n°4)

Il est recommandé que cela fasse l'objet d'une charte à part.

Afin de pouvoir faire respecter ce corpus de règles au sein de l'entreprise sous peine de sanctions disciplinaires, l'entreprise a, à notre avis, tout intérêt à faire acquérir à cette charte la valeur de règlement intérieur.

Dans ce cadre, le CSE devra être consulté préalablement à l'entrée en vigueur de cette charte qui devra ensuite, être communiquée à l'inspection du travail ainsi qu'au greffe du Conseil de Prud'hommes.⁶

- L'entreprise a **également tout intérêt à ce que cette charte soit intégrée dans le champ contractuel avec les salariés susceptibles d'être attributaires de véhicules de fonction ou de service**.

Nous recommandons soit de faire contresigner cette charte par le salarié attributaire avec la mention « lu et approuvé » pour qu'elle intègre le champ contractuel ou bien de prévoir expressément un avenant au contrat de travail intégrant les obligations du salarié sur ces thématiques.

⁴ Cass. soc., 25.02.1988 n° 85-40.821.

⁵ Articles L.2232-21 et 22 du Code du travail.

⁶ Articles L. 3121-4 du Code du travail et R. 1321-1 et suivants du Code du travail.

En effet :

- S'agissant des hypothèses de restitution des véhicules, il a été jugé que seule une clause contractuelle permettait de prévoir des cas de restitution liées à la suspension du contrat de travail ⁷ ;
- L'étude de certains arrêts démontrent qu'il est difficile de sanctionner un salarié pour des problématiques liées à l'utilisation du véhicule si ces obligations ne sont pas prévues dans son contrat de travail.⁸

12. Quelle doit être l'implication du comité social et économique (CSE) dans le cadre d'un projet d'électrification de la flotte d'entreprise ?

Aucune règle n'est fixée en la matière et les développements ci-après sont des recommandations du cabinet Marici Avocats susceptibles d'évoluer.

12.1. Implication du CSE en amont / en parallèle de la décision de recourir à l'électrification de la flotte automobile de l'entreprise pour les véhicules de service

12.1.1. Entreprises disposant d'un CSE à attributions réduites

Un CSE à attributions réduites est élu dans les entreprises disposant d'un effectif compris entre 11 et 49 salariés.

Il dispose de moins d'attributions que les CSE élus dans les entreprises disposant d'un effectif supérieur à 50 salariés (CSE à attributions étendues).

Le CSE à attributions réduites devra, à notre avis, être impliqué de la manière suivante dans les hypothèses listées ci-dessous :

Thématiques	Modalités de consultation	Textes applicables
Etablissement d'une charte ayant valeur de règlement intérieur pour les règles relatives à l'utilisation (enjeu n°2), aux comportements à adopter pour la maintenance et les incidents (enjeu n°3) aux hypothèses et modalités de restitution (enjeu n°4)	Il faut recueillir l'avis du CSE. Il n'est pas nécessaire de recueillir son accord.	Article L. 1321-4 du Code du travail
Décision de recourir à la géolocalisation pour les véhicules concernés	La consultation du CSE n'est pas obligatoire. En revanche, il faudra obtenir l'accord du salarié.	Article L. 1222-4 du Code du travail

⁷ Documentation pratique sociale Série K Division II Règlement intérieur citant la circulaire DRT 91-17 du 10-9-1991 n°35.5.4. – non accessible sur circulaires.gouv.fr ; CA Colmar 6 juin 2008 n°07/02938 ; Cass. Soc. 24 mars 2010 n°08-43.996.

⁸ Cass. Soc. 12 décembre 2003 n°12-25.298 ; CA Versailles 7 mai 2014 n°12/02072

12.1.2. Entreprises disposant d'un CSE à attributions étendues

Un CSE à attributions étendues est élu dans les entreprises disposant d'un effectif de plus de 50 salariés.

Le CSE à attributions étendues devra, à notre avis, être impliqué de la manière suivante dans les hypothèses listées ci-dessous :

Thématiques	Modalités de consultation	Textes applicables
<p>Décision d'attribution de véhicules électriques de service en lieu et place de véhicules thermiques.</p> <p>Et/ou</p> <p>Etablissement/Modification d'une charte relative à l'attribution des véhicules de service</p>	<p>La consultation du CSE nous paraît vivement conseillée d'autant plus si le projet concerne un grand nombre de salariés pour les motifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introduction de nouvelles technologies ; • Marche générale de l'entreprise ; • Modification des conditions d'emploi ; • Conséquences environnementales du projet. 	<p>Article L. 2312-8 du Code du travail</p> <p>Cass. Soc. 7 juillet 2021 n°19-15.948</p>
<p>Etablissement d'une charte ayant valeur de règlement intérieur pour les règles relatives à l'utilisation (enjeu n°2), aux comportements à adopter pour la maintenance et les incidents (enjeu n°3) aux hypothèses et modalités de restitution (enjeu n°4)</p>	<p>Il faut recueillir l'avis du CSE eu égard à la valeur de règlement intérieur de la charte.</p> <p>Il n'est pas nécessaire de recueillir son accord.</p>	<p>Article L. 1321-4 du Code du travail</p>
<p>Décision de recourir à la géolocalisation pour les véhicules concernés</p>	<p>Le recueil de l'avis du CSE est obligatoire car la géolocalisation s'analyse à notre avis comme un dispositif de contrôle de l'activité du salarié.</p> <p>En sus, il faudra prévenir en amont le salarié.</p>	<p>Article L. 1222-4 du Code du travail</p> <p>Article L. 2312-38 du Code du travail</p>
<p>Mise en place pour les salariés disposant de bornes de recharge à domicile d'abonnements auprès de prestataires externes permettant d'assurer i) le suivi des consommations en électricité des salariés pour leur véhicule de service ii) le remboursement de la consommation d'électricité générée pour leur véhicule de service aux salariés</p>	<p>L'information du CSE est obligatoire car ces abonnements s'analysent, à notre avis, comme des traitements automatisés de gestion du personnel.</p>	<p>Article L. 2312-38 du Code du travail</p>



12.2. Implication du CSE dans le cadre de la décision de recourir à l'électrification de la flotte automobile de l'entreprise pour les véhicules de fonction

12.2.1. Entreprises disposant d'un CSE à attributions réduites

Le CSE à attributions réduites devra, à notre avis, être impliqué de la manière suivante dans les hypothèses listées ci-dessous :

Thématiques	Modalités de consultation	Textes applicables
Etablissement d'une charte ayant valeur de règlement intérieur pour les règles relatives à l'utilisation (enjeu n°2), aux comportements à adopter pour la maintenance et les incidents (enjeu n°3) aux hypothèses et modalités de restitution (enjeu n°4)	Il faut recueillir l'avis du CSE. Il n'est pas nécessaire de recueillir son accord.	Article L. 1321-4 du Code du travail
Décision de recourir à la géolocalisation pour les véhicules concernés	La consultation du CSE n'est pas obligatoire. En revanche, il faudra informer le salarié.	Article L. 1222-4 du Code du travail

12.2.2. Entreprises disposant d'un CSE à attribution étendue

Un CSE à attributions étendues est élu dans les entreprises disposant d'un effectif de plus de 50 salariés. Le CSE à attributions étendues devra, à notre avis, être impliqué de la manière suivante dans les hypothèses listées ci-dessous :

Thématiques	Modalités de consultation	Textes applicables
Décision d'attribution de véhicules électriques de fonction en lieu et place de véhicules thermiques. Et/ou Etablissement/Modification d'une charte relative à l'attribution des véhicules de fonction	La consultation du CSE est conseillée d'autant plus si le projet concerne un grand nombre de salariés pour les motifs suivants : Marche générale de l'entreprise dès lors qu'on touche à la politique salariale (mise en place ou modification d'un avantage en nature) de l'entreprise ; Conséquences environnementales du projet.	Article L. 2312-8 du Code du travail
Etablissement d'une charte ayant valeur de règlement intérieur pour les règles relatives à l'utilisation (enjeu n°2), aux comportements à adopter pour la maintenance et les incidents (enjeu n°3) aux hypothèses et modalités de restitution (enjeu n°4)	Il faut recueillir l'avis du CSE eu égard à la valeur de règlement intérieur de la charte. Il n'est pas nécessaire de recueillir son accord.	Article L. 1321-4 du Code du travail
Décision de recourir à la géolocalisation pour les véhicules concernés	Le recueil de l'avis du CSE est obligatoire car la géolocalisation s'analyse à notre avis comme un dispositif de contrôle de l'activité du salarié. En sus, il faudra prévenir en amont le salarié.	Article L. 1222-4 du Code du travail Article L. 2312-38 du Code du travail
Mise en place pour les salariés disposant de bornes de recharge à domicile d'abonnements auprès de prestataires externes permettant d'assurer i) le suivi des consommations en électricité des salariés pour leur véhicule de fonction ii) le remboursement de la consommation d'électricité générée pour leur véhicule de fonction aux salariés	L'information du CSE est obligatoire car ces abonnements s'analysent, à notre avis, comme des traitements automatisés de gestion du personnel.	Article L. 2312-38 du Code du travail

13. Quelles mesures doivent être prises par l'employeur en matière de protection des données personnelles des salariés ?

13.1. Quelles sont les données personnelles qui sont susceptibles d'être traitées par l'employeur dans le cadre d'une mise à disposition d'un véhicule de service et de fonction ?

L'électrification des flottes d'entreprise va potentiellement entraîner la gestion d'un nouveau flux de données personnelles.

Il s'agit de données à caractère personnel nécessitant un respect, par l'entreprise, de la réglementation RGPD.⁹

Sont ainsi susceptibles d'être traitées par l'employeur, qu'il s'agisse d'un véhicule de service ou de fonction (sans que cette liste soit exhaustive) :

Les **données de suivi de recharge** issues d'éventuels badges confiés aux salariés pour recharger leur véhicule en électricité sur les bornes de recharge situées à leur domicile, dans les locaux de l'entreprise ou encore

dans tout réseau privé de recharge (localisation de la recharge, fréquence de recharge) ;

Les **données personnelles éventuellement liées au remboursement des consommations d'électricité** pour les salariés disposant d'une borne de recharge à domicile (RIB, n° de compteur, prix du kWh payé par le salarié, éventuelle part de consommation personnelle) ;

Les **données personnelles liées aux trajets professionnels parcourus** dans le cas où un carnet de bord est tenu par le salarié ;

Les **données liées à la typologie, l'éventuel loyer ou prix d'achat d'une borne de recharge** par les salariés.

13.2. Le traitement de ces données par l'employeur est-il possible ?

Un traitement de données personnelles n'est licite que s'il repose sur l'une des bases légales prévues par l'article 6.1 du RGPD.

Article 6 du RGPD :

1. Le traitement n'est licite que si, et dans la mesure où, au moins une des conditions suivantes est remplie : (...)

b) le traitement est nécessaire à l'exécution d'un contrat auquel la personne concernée est partie ou à l'exécution de mesures précontractuelles prises à la demande de celle-ci.

Le recueil des données listées ci-dessus par l'employeur sera licite dès lors qu'il sera nécessaire à la bonne exécution du contrat de travail du salarié.

Pour s'assurer d'une bonne conformité au RGPD, il conviendra ainsi que le contrat de travail prévoit expressément l'attribution d'un véhicule de fonction ou de service électrique ou hybride rechargeable.

Il pourrait être opportun que cette base légale soit rappelée dans la charte automobile de l'entreprise traitée précédemment et notamment dans la charte qui serait annexée au contrat de travail des salariés (cf. point 1.4.).

⁹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

13.3. Quelles sont les précautions à prendre par l'employeur pour le traitement de ces données ?

Pour rappel, l'employeur, en sa qualité de responsable de traitements des données personnelles, doit :

- Informer les salariés des traitements de données personnelles pratiqués dans l'entreprise¹⁰ ;
- Mettre en œuvre toutes les mesures techniques et organisationnelles en vue de garantir la protection de ces données¹¹ ;
- Veiller au respect des droits des salariés sur leurs données (droit d'accès, droit de rectification, droit à la limitation, à l'effacement, à l'opposition, à la portabilité)¹² ;
- Tenir éventuellement un registre des traitements¹³ ;
- Désigner éventuellement un délégué à la protection des données¹⁴.

L'employeur devra donc veiller à respecter l'ensemble

des obligations qui lui sont applicables, y compris pour les nouvelles données traitées du fait de l'électrification de sa flotte.

En cas de recours à un prestataire ou un sous-traitant (type installateur ou gestionnaire de bornes de recharge), l'entreprise devra s'assurer que son prestataire ou son sous-traitant respecte la réglementation RGPD.

Ce dernier point est particulièrement important ici car les entreprises vont être amenées à faire appel à divers prestataires dans le cadre de la gestion de leur flotte de véhicules électriques (installateur ou gestionnaire de la borne de recharge, entreprise mettant un logiciel à disposition de l'employeur pour gérer le remboursement des consommations électriques et la gestion des frais d'abonnement etc.).

14. Quels sont les impacts du projet en matière d'hygiène et sécurité ?

14.1. Faut-il former les salariés qui se voient attribuer des véhicules électriques de service ou de fonction et qui doivent utiliser des bornes de recharge ?

Oui, l'employeur a une obligation de formation des salariés concernés, à plusieurs titres, selon nous.

Au titre des obligations relatives aux équipements de travail :

Les véhicules et les bornes de recharge peuvent être considérés comme des équipements de travail : les obligations de l'employeur en matière de formation à l'utilisation des équipements de travail nous paraissent donc transposables ici¹⁵.

L'employeur doit à ce titre s'assurer que le salarié connaît les consignes de sécurité s'agissant du fonctionnement des véhicules électriques et de l'utilisation des bornes de recharge (risques électriques, manipulation des câbles etc.)

¹⁰ Articles 12,13,14 du RGPD.

¹¹ Articles 24 à 34 du RGPD.

¹² Articles 16 à 23 du RGPD.

¹³ Article 30 du RGPD.

¹⁴ Article 37 du RGPD.

¹⁵ Articles R 4321-1 et suivants du Code du travail.

14.2. Faut-il modifier le document unique d'évaluation des risques ?

L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la santé et sécurité physique et mentale des salariés¹⁶.

Il doit donc respecter les principes généraux de prévention à l'égard de ses salariés. A ce titre, il doit notamment éviter les risques et tenir compte de l'état d'évolution de la technique¹⁷.

En pratique, pour chaque unité de travail, l'employeur doit transcrire et mettre à jour dans un document d'inventaire des risques identifiés pour la santé et la sécurité des travailleurs¹⁸. C'est le **document unique d'évaluation des risques** (DUER).

Ce document devra donc intégrer l'ensemble des nouveaux risques engendrés par l'utilisation de véhicules électriques et la mise en place de bornes de recharge sur le lieu de travail et au domicile du salarié.

La mise à jour du document unique doit être réalisée :

- Au moins chaque année ;
- Lors de toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail.¹⁹

Selon l'importance et la nature du projet, notamment en cas de travaux importants d'infrastructure dans les locaux de l'entreprise pour la mise en place de bornes de recharge, certaines entreprises pourront estimer nécessaire de faire immédiatement évoluer leur DUER.

D'autres pourront préférer attendre la mise à jour annuelle de celui-ci.

Il est rappelé que le défaut de rédaction et de mise à jour du DUER est puni d'une amende prévue pour les contraventions de cinquième classe²⁰.

15. Comment doit-on évaluer l'avantage en nature que constitue le véhicule électrique ?

Nos interprétations prennent appui sur l'arrêté du 25 février 2025 relatif à l'évaluation des avantages en

nature pour le calcul des cotisations de sécurité sociale et sur les interprétations et exemples du BOSS.

15.1. Faut-il déclarer un avantage en nature lorsque l'employeur met à disposition un véhicule électrique de service au salarié ?

Réponse : Non.

Le véhicule de service mis à disposition du salarié n'est, en principe, pas un avantage en nature. C'est un matériel professionnel. L'entreprise n'a donc pas à déclarer d'avantage en nature soumis à cotisations sociales²¹.

Attention néanmoins, si le salarié utilise le véhicule de service comme un véhicule de fonction, le principe ci-dessus peut être remis en cause.

¹⁶ Article L. 4121-1 du Code du travail.

¹⁷ Article L. 4121-2 du Code du travail.

¹⁸ Article R. 4121-1 du Code du travail.

¹⁹ Article R. 4121-2 du Code du travail.

²⁰ Article R.8114-2 du Code du travail.

²¹ BOSS - AN - 550 et s.

15.2. Faut-il déclarer un avantage en nature lorsque l'employeur met à disposition un véhicule électrique de fonction au salarié ?

Réponse : oui

Un véhicule de fonction est un avantage en nature entrant dans le cadre de la rémunération du salarié²².

Il doit donc être déclaré en tant que tel et soumis à cotisations sociales.

Dans les tableaux ci-dessous (points 5.3 et 5.4), il sera fait référence à des véhicules éco-scorés ou non éco-scorés. Les véhicules éco-scorés sont les voitures particulières électriques ayant atteint le score environnemental

minimal conditionnant l'éligibilité à certaines aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants²³.

Par ailleurs, pour l'appréciation des règles de calcul des avantages en nature, il convient désormais de prendre comme point d'appréciation, la date à laquelle le véhicule est mis à disposition du salarié — et non pas la date à laquelle le véhicule a été acquis en achat ou à la location par l'entreprise²⁴.

15.3. Comment est calculé le montant d'avantage en nature lié à l'attribution d'un véhicule de fonction électrique acheté par l'entreprise ?

L'évaluation de l'avantage en nature est désormais réglementée par l'Arrêté n° TSSS2505703A du 25 février 2025.

Le montant de l'avantage en nature véhicule de fonction peut être évalué forfaitairement ou sur la base des

dépenses réellement engagées²⁵.

Les frais de consommation électriques pris en considération ne sont pas pris en considération pour l'évaluation de l'avantage en nature²⁶.

15.3.1. Évaluation sur la base des dépenses réelles

Véhicules achetés et mis à disposition entre le 01.01.2020 et le 31.01.2025 ²⁷	< 5 ans	20% du coût d'achat+ assurance + frais d'entretien avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période
	> 5 ans	10% du coût d'achat+ assurance + frais d'entretien avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période
Véhicules achetés et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ²⁸ et respectant l'éco-score	Jusqu'à 5 ans	20% du coût d'achat + assurance + frais d'entretien avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période
	> 5 ans	10% du coût d'achat+ assurance + frais d'entretien avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période

²² BOSS - AN- 540 et s. et article 3 de l'Arrêté du 25.02.2025.

²³ Article D. 251-1 du Code de l'énergie 6° du I et arrêté du 14 décembre 2023.

²⁴ Boss — AN- 900.

²⁵ Article 3 de l'arrêté du 25.02.2025.

²⁶ BOSS - AN- 900.

²⁷ Articles 3 II et 3 III C de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

²⁸ Articles 3.II et 3 III D. de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

15.3.2. Évaluation sur la base d'un forfait annuel

Véhicules achetés et mis à disposition entre le 1.01.2020 et le 31.01 2025 ²⁹	< 5 ans	9 % du coût d'achat avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an
	> 5 ans	6 % du coût d'achat avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an
Véhicules achetés et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ³⁰ et respectant l'éco-score	< 5 ans	15 % du coût d'achat avec application d'un abattement de 70% dans la limite de 4.582 euros/an
	> 5 ans	10 % du coût d'achat avec application d'un abattement de 70% dans la limite de 4.582 euros/an
Véhicules achetés et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ³¹ et ne respectant pas l'éco-score	< 5 ans	15 % du coût d'achat
	> 5 ans	10 % du coût d'achat

15.4. Comment est calculé le montant d'avantage en nature lié à l'attribution d'un véhicule électrique de fonction loué par l'entreprise ?

Les règles sont prévues par l'arrêté précité avec la même option frais réels/forfait annuel.

15.4.1. Évaluation sur la base des dépenses réelles

Véhicules loués et mis à disposition entre le 01.01.2020 et le 31.01 2025 ³²	Coût annuel de la location, coût d'entretien et assurance avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an
	Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période
Véhicules loués et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ³³ et respectant l'éco-score	Coût annuel de la location, coût d'entretien et assurance avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an
	Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période
Véhicules loués et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ³⁴ et ne respectant pas l'éco-score	Coût annuel de la location, coût d'entretien et assurance
	Le tout est multiplié par le ratio nombre de km parcourus à titre privé/ nombre total de km parcourus sur la même période

²⁹ Articles 3 III.A. et C de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³⁰ Articles 3 III.B. et D de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³¹ Articles 3 III.B. et D de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³² Article 3 II et 3. III C et BOSS - AN- 900 et s.

³³ Article 3. II et 3. III D. de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³⁴ Article 3. II et 3. III D. de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

15.4.2. Évaluation sur la base d'un forfait annuel

Véhicules loués et mis à disposition entre le 1.01.2020 et le 31.01.2025 ³⁵	30 % du coût global annuel comprenant la location, l'entretien et l'assurance avec application d'un abattement de 50% dans la limite de 2000,30 euros/an
Véhicules loués et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ³⁶ et respectant l'éco-score	50 % du coût global annuel comprenant la location, l'entretien et l'assurance avec application d'un abattement de 70% dans la limite de 4.582 euros/an
Véhicules loués et mis à disposition entre le 1.02.2025 et le 31.12.2027 ³⁷ et ne respectant pas l'éco-score	50 % du coût global annuel comprenant la location, l'entretien et l'assurance

16. Comment doit-on évaluer l'avantage en nature résultant de l'utilisation d'une borne située sur le lieu de travail par un salarié pour recharger son véhicule à des fins non-professionnelles ?

Ici, le salarié y trouve deux avantages :

- Il peut utiliser la borne ;
- Il bénéficie de l'électricité de la borne pour recharger son véhicule à des fins personnelles.

Ces deux avantages en nature sont évalués à hauteur d'un montant nul³⁸.

17. Comment doit-on évaluer l'avantage en nature que constitue la prise en charge de l'installation de la borne de recharge au domicile du salarié ?

17.1. Faut-il déclarer un avantage en nature lorsque l'employeur supporte directement les frais d'installation d'une borne de recharge au domicile d'un salarié qui bénéficie d'un véhicule électrique de service ?

Nos interprétations prennent appui sur l'arrêté du 25 février 2025 relatif à l'évaluation des avantages en nature pour le calcul des cotisations de sécurité sociale et sur les interprétations et exemples du BOSS.

Dans cette hypothèse, l'employeur reste propriétaire ou titulaire du contrat de location de la borne.

Nous sommes d'avis que la borne de recharge n'est pas un avantage en nature dès lors que le véhicule de service

qu'elle sert à recharger n'est pas, lui-même, un avantage en nature. C'est un matériel professionnel. Le montant d'acquisition et d'installation de la borne en cas d'achat ou le montant de l'installation de la borne inclus dans le prix de location est donc, selon nous, à exclure des cotisations de sécurité sociale.

³⁵ Articles 3 III . A et C. de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³⁶ Article 3 III. B et D. de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³⁷ Article 3 III B. et D. de l'arrêté du 25.02.2025 et BOSS - AN- 900 et s.

³⁸ Article 4 de l'arrêté du 25 février 2025

17.2. Faut-il déclarer un avantage en nature lorsque l'employeur supporte directement les frais d'installation d'une borne de recharge au domicile d'un salarié qui bénéficie d'un véhicule électrique de fonction ?

Dans cette hypothèse, l'employeur reste propriétaire ou titulaire du contrat de location de la borne.

Aux termes de l'article 4 de l'arrêté précité, il convient de distinguer selon la nature des frais pris en charge par l'employeur et selon que la mise à disposition cesse ou non à la fin du contrat de travail.

17.2.1. Si l'employeur prend en charge tout ou partie des frais d'achat et d'installation de la borne de recharge³⁹:

Si la borne est retirée après la cessation du contrat de travail	Toute borne quelle que soit son ancienneté	Exclusion de l'assiette des cotisations sociales
Si la borne est maintenue après la cessation du contrat de travail	Borne dont l'acquisition date de 5 ans et moins	Exclusion dans la limite de 50 % du montant des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager, dans la limite de 1043,50 euros.
	Borne de plus de 5 ans	Exclusion dans la limite de 75 % du montant des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager, dans la limite de 1565,20 euros.

17.2.2. Si l'employeur prend en charge tout ou partie des autres frais liés à l'utilisation de la borne de recharge ou le coût d'un contrat de location (hors frais d'électricité) :

Cette prise en charge est exclue de l'assiette des cotisations sociales dans la limite de 50% du montant des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager⁴⁰.

³⁹ Article 4 de l'arrêté du 1^{er} février 2025

⁴⁰ Article 4 de l'arrêté du 1^{er} février 2025