
Les voitures de société sont-elles toujours fiscalement intéressantes pour l'employeur mais aussi pour l'employé?

Auteur : Schneider, Denis

Promoteur(s) : Richelle, Isabelle

Faculté : HEC-Ecole de gestion de l'Université de Liège

Diplôme : Master en sciences de gestion, à finalité spécialisée en Financial Analysis and Audit

Année académique : 2020-2021

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/11359>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

**LES VOITURES DE SOCIÉTÉ SONT-ELLES
TOUJOURS FISCALEMENT INTÉRESSANTES
POUR L'EMPLOYEUR MAIS AUSSI POUR
L'EMPLOYÉ ?**

Jury :
Promoteur :
Isabelle RICHELLE
Lecteur(s) :
Véronique RIFFON
Danielle SOUGNE

Mémoire présenté par
Denis SCHNEIDER
En vue de l'obtention du diplôme de
Master en Sciences de Gestion
à finalité Audit et Analyse financière
Année académique 2020/2021

Remerciement

Je souhaite remercier dans un premier temps Madame Richelle d'avoir accepté d'être ma promotrice.

Ensuite, je remercie aussi les membres du jury pour le temps qu'ils auront consacré à la lecture de mon travail.

Je souhaite aussi grandement remercier les personnes qui ont accepté de répondre à mon questionnaire.

Enfin, je remercie les personnes de mon entourage qui m'ont soutenu pendant la réalisation de mon mémoire.

Préface

Avez-vous la chance d'avoir une voiture de société à votre disposition ?

Savez-vous combien cela peut vous coûter au maximum de pouvoir en bénéficier pour votre usage privé ?

Ne vous êtes-vous jamais demandé si les autres formules de rémunérations alternatives pouvaient être intéressantes dans votre situation ?

Combien les sociétés paient-elles pour mettre cette formule à disposition des travailleurs ?

Éprouvant un sérieux attrait pour le secteur automobile, j'ai énormément entendu parler de l'avantage généré par l'utilisation de voiture de société et je me suis posé des questions similaires.

Beaucoup de changements de traitements fiscaux les concernant ont eu lieu ces quatre dernières années et je voulais savoir si elle était toujours une option intéressante fiscalement pour le travailleur qui en bénéficie mais aussi pour la société qui l'octroie.

Je vais ainsi analyser la question par la réalisation de ce travail.

Bonne lecture.

Sommaire :

1	Introduction	1
2	Fiscalité des personnes physiques	3
2.1	ATN.....	3
2.1.1	La valeur Catalogue	4
2.1.2	Le coefficient depuis la première immatriculation	5
2.1.3	Les émissions de CO ₂	5
2.2	Cas particuliers ATN.....	7
2.3	Exemple de calcul d'ATN.....	8
2.4	Déduction des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail	10
2.5	Comparaison avec le coût qu'aurait normalement dû payer le travailleur pour bénéficier d'un tel avantage.	11
2.6	Conclusion.....	12
3	Fiscalité des sociétés	13
3.1	Déductibilité.....	13
3.1.1	Frais visés par la limitation	14
3.1.2	Les véhicules visés par la limitation	15
3.1.3	Ancienne méthode de déductibilité.....	15
3.1.4	Nouvelle méthode de déductibilité.....	16
3.1.4.1	Commentaires sur la nouvelle méthode.....	18
3.1.5	Imputation de l'ATN.....	21
3.1.5.1	Méthode théorique	21
3.1.5.2	Méthode pragmatique	21
3.1.5.3	Méthode la plus pratiquée.....	22
3.1.5.4	Commentaires	22
3.1.6	Dépense non admise à concurrence d'une quotité de l'ATN.....	23
3.1.7	Exemple du calcul de déductibilité	24
3.2	La cotisation CO ₂	26
3.2.1	Exemple de cotisation CO ₂	26
3.3	Le coût total de détention de la voiture pour notre véhicule de référence	27
3.4	Conclusion.....	28
4	TVA.....	29
4.1	Droit de déduction.....	29
4.2	Trois méthodes de calcul.....	29
4.2.1	Méthode 1 : l'utilisation professionnelle réelle.....	29
4.2.2	Méthode 2 : La méthode semi-forfaitaire.....	30
4.2.3	Méthode 3 : méthode forfaitaire.....	30
4.3	Commentaires.....	31
5	Normes CO ₂	33

5.1	Exemple.....	34
5.2	Conclusion.....	37
6	Alternatives	38
6.1	Allocation mobilité.....	38
6.1.1	Conditions	38
6.1.2	Formalités.....	39
6.1.3	Montant de l'allocation.	41
6.1.4	Imposition dans le chef du travailleur	41
6.1.5	Déductibilité chez l'employeur	41
6.1.6	Exemple.....	42
6.1.7	Fin de l'allocation mobilité	43
6.2	Budget Mobilité.....	44
6.2.1	Conditions	45
6.2.2	Formalités.....	46
6.2.3	Quel est le montant du budget mobilité ?.....	47
6.2.4	Quelles solutions choisir entre les trois différents piliers ?.....	49
6.2.4.1	Premier pilier : Voiture de société respectueuse de l'environnement.....	49
6.2.4.2	Second pilier : Moyens de transport durables et frais de logement	50
6.2.4.2.1	Moyens de transports durables.	50
6.2.4.2.2	Frais de logement.....	51
6.2.4.2.3	Vélo d'entreprise et indemnité vélo.....	51
6.2.4.3	Troisième pilier : Argent.....	52
6.2.5	Combinaisons possibles	52
6.2.6	Exemple.....	53
6.2.7	Discussion autour du budget mobilité	53
6.3	Indemnité kilométrique	54
6.3.1	Exemple.....	54
6.4	Conclusion des alternatives.....	56
7	Cas pratiques	57
7.1	Présentation	57
7.2	Voiture 1.....	57
7.2.1	Calcul pour la voiture classique	57
7.2.1.1	IPP.....	57
7.2.1.2	ISOC	58
7.2.1.3	Cotisation de solidarité CO2.....	59
7.2.2	Allocation mobilité.....	60
7.2.3	Budget mobilité.....	61
7.3	Voiture 2.....	62

7.3.1	Calcul pour la voiture classique	62
7.3.1.1	IPP.....	62
7.3.1.2	ISOC	62
7.3.1.3	Cotisation de solidarité CO2.....	63
7.3.2	Allocation mobilité.....	64
7.3.3	Budget Mobilité.....	64
7.4	Récapitulatif des cas pratiques	65
8	Interviews.....	67
8.1	Méthodologie	67
8.2	Résultats pour les entreprises	67
8.3	Résultats pour les travailleurs	68
9	L’avenir ?	69
10	Conclusion.....	72
11	Bibliographie.....	75
12	Executive Summary	104
12.1	Français	104
12.2	English.....	104

1 Introduction

La voiture de société est perçue comme un excellent avantage extralégal permettant souvent de disposer d'une carte de carburant, de ne plus se soucier de tous les frais annexes (assurances, taxes, réparation, etc.). Cela permettrait donc d'épargner beaucoup d'argent et souvent d'avoir la possibilité de disposer d'une belle voiture. Malgré le fait que cet avantage n'intervienne pas dans le calcul du pécule de vacances ni dans celui de la pension, que cela crée un lien de dépendance envers son employeur et qu'il arrive de ne pas avoir beaucoup de choix de modèle, la voiture de société reste une pratique très courante et avantageuse. Mais qu'entendons-nous par « avantageuse » ? (STEPSTONE, s. d.)

Par ce travail, je vais comparer, dans le chef du travailleur, la valeur du coût fiscal généré par cet avantage avec la somme qu'il aurait dû mettre personnellement pour bénéficier d'un véhicule identique. Du point de vue de la société, je vais regarder les différents coûts possibles pour faire en sorte que le travailleur dispose d'un bénéfice équivalent.

Mais tout d'abord, qu'entendons-nous par une voiture de société ? Une voiture de société est définie comme : *« une voiture mise à la disposition d'un travailleur par sa société ou son employeur et qui peut être utilisée pour des besoins privés. Sont donc exclus de cette définition le véhicule personnel d'un indépendant (à titre principal, complémentaire ou aidant) ou la voiture de service qu'un employeur met à la disposition de son personnel pour des déplacements exclusivement professionnels. »* (Vandebroucke et al., 2019)

En quelques chiffres, il y aurait en Belgique près de 650 000 voitures de sociétés en 2016. Parmi ce nombre important de véhicules, 445 000 voitures seraient attribuées à des travailleurs salariés et près de 200 000 concerneraient des gérants d'entreprises. Cela représente donc 13,5% des travailleurs et 11,5% de la totalité du parc automobile en Belgique. (Vandebroucke et al., 2019) En ce qui concerne la congestion sur les routes, selon le TomTom Traffic Index, Bruxelles était en 2018 la 8^e ville la plus embouteillée d'Europe. (May et al., 2019)

Cette pratique populaire a vu son traitement fiscal changer entre 2018 et 2020 par l'introduction de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés. Les modifications réparties sur cette période de trois ans auront pour but premier d'harmoniser les règles entre l'impôt des personnes physiques et l'impôt des sociétés. Le second objectif est d'obtenir un parc automobile plus respectueux de l'environnement. (Della Faille, 2018a)

Dans le but de maintenir les avantages fiscaux acquis, les entreprises doivent adapter leurs politiques fiscales vers des voitures plus respectueuses de l'environnement avec une valeur catalogue plus faible. Mais est-ce toujours intéressant fiscalement de continuer d'octroyer ou de bénéficier des voitures de sociétés ou serait-il préférable de s'orienter vers des alternatives en termes d'avantages fiscaux et de rémunération ? (Coutureau & Evrard, 2018a)

Je vais dans un premier temps aborder les notions théoriques que je vais illustrer à chaque fois par un exemple. Pour choisir cet exemple, j'ai recherché quelle était la voiture de société la plus populaire actuellement. Ainsi la Mercedes Classe A prend la première place avec 5.253 immatriculations en tant que voiture de société pour la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 30 septembre 2020. (*Quelles sont les 20 voitures de société les plus populaires du moment ?*, 2020). Pour une question de facilité afin d'avoir toutes les informations nécessaires aux différents calculs, nous utiliserons le modèle « Business Solution A180 » de leur catalogue. (Voir annexe 1)

Après avoir présenté toutes les notions théoriques, je vais appliquer ces notions à deux autres voitures. Pour cela, j'ai demandé à une société qui octroie des voitures de société de me communiquer les chiffres de plusieurs véhicules de catégories différentes. Ainsi, il sera possible de mesurer l'impact des changements de traitements fiscaux sur des catégories de voitures avec des caractéristiques variées.

Enfin, je vais présenter les résultats d'interviews réalisées avec des sociétés qui octroient des voitures mais aussi avec des travailleurs qui en bénéficient afin d'avoir leurs différents points de vue.

Je ne vais pas approfondir le cas des voitures électriques ni des véhicules hybrides étant donné qu'un autre étudiant réalise aussi son mémoire sur la politique fiscale des voitures de société et plus précisément sur l'impact de l'électrification du marché. Je vais néanmoins mentionner les changements qui concernent ces types de voitures à titre informatif sans réaliser de simulation les concernant.

La portée de mon travail est limitée aux voitures de société octroyées à des travailleurs soumis à l'impôt des personnes physiques en Belgique. Les sociétés qui les mettent à disposition sont soumises à l'impôt des sociétés dans ce même pays. Les voitures concernées sont celles utilisées de manière mixte, c'est-à-dire avec une utilisation aussi bien privée que professionnelle.

2 Fiscalité des personnes physiques

2.1 ATN

Le site du SPF Finance définit un avantage de toute nature comme étant : « *un avantage qu'un employeur ou une entreprise accorde à un membre de son personnel ou à l'un de ses dirigeants (voiture de société, disposition d'un immeuble, prêt d'argent à un taux avantageux, etc.). Cet avantage de toute nature est considéré comme un revenu professionnel. Le travailleur ou dirigeant d'entreprise qui le reçoit devra donc payer de l'impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de toute nature.* » (SPF Finance, 2015a). Il faut bien faire la distinction entre avantages de toute nature et avantages sociaux¹. Ces derniers ne sont pas taxés dans le cadre du bénéficiaire car ils sont exonérés.

L'article 31, 2° du code de l'impôt sur le revenu 1992 stipule que l'ATN est compris dans la rémunération du travailleur et sa valorisation est présentée dans l'article 36 CIR 92. (Vander Linden, 2006). Il y a deux méthodes d'évaluation de l'ATN. Il est évalué soit à sa valeur réelle (article 36, §1 CIR 92), c'est-à-dire « *le montant que le bénéficiaire aurait dû payer pour bénéficier du même avantage dans des conditions normales* ». Ou bien il est évalué forfaitairement (article 36, §2 CIR 92) ce qui est le cas de la voiture de société. L'article 18 de l'AR du 27 août 1993 qui porte exécution au CIR 92 énumère les autres évaluations forfaitaires. Lors de l'attribution d'un véhicule utilitaire comme une vraie camionnette, c'est l'article 36, §1^{er} du CIR qui s'applique et c'est la valeur/coût réel qui est à prendre en compte. Cela s'avère être moins avantageux car la formule forfaitaire est bien plus favorable fiscalement dans le chef du bénéficiaire. (Coutureau & Evrard, 2018a)

Donc, lors de la mise à disposition d'une voiture de société à un travailleur pour ses déplacements professionnels mais aussi ses déplacements privés, ce travailleur bénéficiera d'un avantage de toute nature (ATN) qui sera imposable à l'impôt des personnes physiques. Depuis le 1^{er} janvier 2012, cet ATN est calculé forfaitairement avec une formule qui tient compte de la valeur de la voiture, du carburant utilisé, de ses émissions CO2 et de son âge à partir de la première immatriculation. Cet avantage est indépendant de l'utilisation du véhicule et de la rémunération initiale du travailleur. Le montant déterminé par la formule sera à ajouter au salaire brut imposable lors du calcul de l'impôt des personnes physiques. Il ne contribue pas au calcul des cotisations

¹ Avantages collectifs de faible valeur, avantages individuels qui n'ont pas la nature d'une rémunération, menus avantages ou cadeaux de circonstance sans lien avec la profession, etc.

ONSS du travailleur. (Vandebroucke et al., 2019). Voici la formule utilisée afin de calculer l'ATN lié à une voiture de société.

Formule de l'ATN :

Valeur Catalogue x (5,5% + (0,1% x (taux d'émission de CO₂ par km – taux de référence))) x coefficient depuis la première immatriculation x 6/7

Le montant déterminé par la formule ne peut être inférieur à 1360 euros pour l'exercice d'imposition 2021. Voici un tableau récapitulatif des montants minimums qui constitue l'ATN lors de la mise à disposition d'une voiture de société pour une utilisation mixte. (SPF Finance, 2020a)

Exercice d'imposition	Montant indexé
2013	1200
2014	1230
2015	1250
2016	1250
2017	1260
2018	1280
2019	1310
2020	1340
2021	1360

Nous allons ensuite analyser les différents composants de cette formule.

2.1.1 La valeur Catalogue

Suivant la définition qui se trouve à l'article 36, §2, alinéa 2 et sur le site finances.belgium.be, la valeur catalogue est le prix catalogue du véhicule vendu à l'état neuf, à un particulier, y compris les options et la TVA réellement payée. Il n'est pas tenu compte des remises, réductions, abattements ou ristournes. (SPF Finance, 2020b)

En ce qui concerne les packs d'options et accessoires qui bénéficient d'un prix moins élevé que la sélection individuelle, il faut regarder si le pack est disponible sur le marché des particuliers. Dans le cas où il est disponible pour tout le monde alors on prend la valeur du pack. Si par contre il n'est

disponible que pour les professionnels, alors il faudra prendre la somme de toutes les options prises individuellement.

Lors d'une baisse temporaire des prix, il faut regarder si cette diminution est octroyée par le constructeur/importateur et si cette réduction est mentionnée dans leur catalogue. Dans ce cas, le prix réduit servira de base pour la valeur catalogue. Si, par contre, les conditions ne sont pas respectées, alors la réduction de prix sera considérée comme simple remise, rabais, ristourne.

2.1.2 Le coefficient depuis la première immatriculation

On va multiplier la valeur catalogue par un coefficient décroissant en fonction de l'âge du véhicule (article 36, §2, alinéa 3). Ce multiplicateur tient compte de la date de la première immatriculation. Chaque année, le coefficient multiplicateur est réduit de six pourcent. Voici un tableau récapitulatif pour calculer la réduction à appliquer à la valeur catalogue. (SPF Finance, 2020b)

Période écoulee depuis la première immatriculation du véhicule (un mois commencé compte pour un mois complet)	Pourcentage par lequel la valeur catalogue est multipliée
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
À partir de 61 mois	70%

2.1.3 Les émissions de CO₂

Le coefficient CO₂ est compris entre 4 et 18% se calcule comme suit :

$$(5,5\% + (\text{émission CO}_2 \text{ du véhicule} - \text{émission CO}_2 \text{ de référence}) \times 0,1\%)$$

Afin de calculer ce coefficient, il est nécessaire d'utiliser l'émission CO₂ de référence. Voici un tableau qui reprend l'évolution des taux d'émission de CO₂ par type de carburant. (SPF Finance, 2020a). Ces chiffres se retrouvent à l'article 18 de l'A.R. du 27 août 1993.

Émission de référence - CO2		
Année calendrier	Véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel	Véhicules à moteur alimenté au diesel
2012	115 g/km	95 g/km
2013	116 g/km	95 g/km
2014	112 g/km	93 g/km
2015	110 g/km	91 g/km
2016	107 g/km	89 g/km
2017	105 g/km	87 g/km
2018	105 g/km	86 g/km
2019	107 g/km	88 g/km
2020	111 g/km	91 g/km

On peut distinguer une hausse des indices de références CO2 pour 2019 et 2020. Ces indices sont calculés sur base d'une émission CO2 moyenne sur une période de 12 mois consécutifs et se terminant le 30 septembre. Emile Masset interprète ces résultats par une forte hausse du nombre de SUV présent sur nos routes. (Masset, 2020a) Pour l'année des revenus 2021 (exercice d'imposition 2022), les taux de références sont comme suit : (BDO, 2020).

Information aussi disponible sur le site du SPF Finances. (SPF Finance, 2020d)		
Année calendrier	Essence, LPG et gaz naturel	Diesel
2021	102 g/km	84 g/km

Pour l'émission de notre voiture, il faut regarder l'information sur le certificat de conformité. En ce qui concerne les voitures pour lesquels aucune information sur leurs émissions CO2 n'est référencée à la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV), les émissions CO2 sont par défaut les suivantes : (SPF Finance, 2020b).

Véhicule à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel	Véhicule à moteur alimenté au diesel
205 g/km	195 g/km

Ces taux ne sont pas fixés pour donner un coefficient CO2 le plus élevé possible (18%) mais pour établir le pourcentage de déduction des frais de voiture le plus bas possible à l'IPP et à l'ISOC.

Pour les « plug-in hybrides » qui sont qualifiés de faux hybrides, l'émission CO2 à prendre en compte est celle du véhicule correspondant utilisant uniquement le même carburant que celui qui est couplé avec le moteur électrique. Si aucun équivalent n'existe, alors il faut multiplier l'émission du véhicule hybride par 2,5. La notion de faux hybride sera abordée dans la partie concernant l'impôt des sociétés.

2.2 Cas particuliers ATN

Afin d'analyser quelques cas particuliers, je vais me pencher sur la FAQ qui concerne l'ATN des voitures de société. (SPF Finance, 2020a)

Lorsqu'une personne dispose de plusieurs voitures de sociétés en même temps, un ATN sera calculé pour chaque véhicule. Si par contre le travailleur peut bénéficier de l'utilisation successive de plusieurs voitures de pool, alors l'ATN sera calculé par mois en fonction du véhicule le plus utilisé pendant ce mois. La situation est identique pour les garagistes qui ne disposent pas de voitures de société fixes.

De plus, lorsque quelqu'un ne bénéficie pas d'une voiture de société pour la totalité de l'année, l'ATN sera calculé au prorata temporis en fonction du nombre de jours calendrier. Pour cela, il faut tenir compte du premier jour de mise à disposition mais pas du jour de la remise du véhicule.

Lorsque le véhicule pour lequel le travailleur bénéficie d'un ATN est temporairement inutilisable (à cause d'entretien ou de réparations), il n'y a pas interruption de la mise à disposition de la voiture. Il ne faut donc pas réduire l'ATN au prorata temporis. Lorsqu'un véhicule de remplacement est mis à disposition du travailleur pendant cette période temporaire, il n'intervient pas non plus dans le calcul de l'ATN.

Si le travailleur paie une intervention à son employeur pour l'utilisation privée d'une voiture de société, cette intervention sera déduite du montant de son ATN sans pour autant dépasser la valeur de ce dernier. (article 36, §2, alinéa 13 CIR 92) N'est pas considérée comme intervention de la part du travailleur sa contribution aux frais de carburant lorsqu'il ne dispose pas de carte de carburant. Par contre si l'employeur prend une voiture en leasing et la met à disposition du

travailler avec une carte de carburant et qu'une contribution est due par le travailleur pour l'usage de la carte, alors cette contribution est considérée comme intervention déductible. Ces situations résultent des questions posées lors de la FAQ disponible sur le site du SPF Finances et qui a été mise à jour en février 2021. (Coutureau & Evrard, 2018a) (SPF Finance, 2020a)

La carte carburante n'est pas un élément qui intervient dans le calcul forfaitaire de l'avantage de toute nature et l'ATN sera mentionné dans la fiche fiscale individuelle 281.10 pour les salariés et 281.20 pour les dirigeants d'entreprises.

2.3 Exemple de calcul d'ATN

Comme mentionné dans l'introduction, je vais illustrer les notions abordées par un exemple concret avec le calcul de l'ATN lié à la Mercedes Classe A Business solution A180d (diesel) dont les informations se trouvent à l'annexe 1. Rappel de la formule de calcul de l'ATN : Valeur Catalogue x (5,5% + (0,1% x (taux d'émission de CO₂ par km – taux de référence))) x coefficient depuis la première immatriculation x 6/7

Afin de réaliser une comparaison, je vais envisager plusieurs cas. Je vais prendre pour hypothèses que la voiture est immatriculée le premier jour des années 2019, 2020 et 2021. Ainsi, je neutralise le coefficient d'ancienneté pour comparer les chiffres entre les années.

Les caractéristiques du véhicule sont les suivantes :

- Valeur catalogue : 33.275 euros
- Émission de CO₂ (g/km) : 123
- Carburant : diesel

ATN pour l'année 2019 :

$$33.275 \times (5,5\% + (123-88) \times 0,1\%) \times 6/7 = 2.566,93 \text{ euros (par an)}$$

ATN pour l'année 2020 :

$$33.275 \times (5,5\% + (123-91) \times 0,1\%) \times 6/7 = 2.481,36 \text{ euros (par an)}$$

ATN pour l'année 2021 :

$$33.275 \times (5,5\% + (123-84) \times 0,1\%) \times 6/7 = 2.681,01 \text{ euros (par an)}$$

On constate que pour l'année 2020, nous avons une augmentation des émissions de références et cela a donc entraîné une baisse de l'ATN. Cependant, ces émissions de références ont de nouveau baissé pour l'année 2021 et ont donc entraîné une augmentation de l'ATN.

Emile Masset met en évidence que l'ATN diminue en fonction de l'âge du véhicule et que c'est contradictoire avec le fait que l'on souhaite renouveler le parc automobile en Belgique par de nouveaux modèles moins polluants. Les anciennes voitures plus polluantes pourraient même générer un avantage imposable plus faible qu'une nouvelle voiture plus soucieuse de l'environnement. (Masset, 2020b)

Je vais illustrer ces paroles avec un exemple. Reprenons notre voiture si elle est immatriculée le 1^{er} janvier 2015.

2015 (1/1/2015 => 31/12/2015)	100%
2016 (1/1/2016 => 31/12/2016)	94%
2017 (1/1/2017 => 31/12/2017)	88%
2018 (1/1/2018 => 31/12/2018)	82%
2019 (1/1/2019 => 31/12/2019)	76%
2020 (1/1/2020 => 31/12/2020)	70%

La formule de l'ATN pour l'année 2020 se présentera donc comme suit :

$$33.275 \times 70\% \times (5,5\% + (123-91) \times 0,1\%) \times 6/7 \times = 1.736,96\text{€}$$

Cela correspond à l'ATN d'une voiture de même valeur immatriculée en 2020 qui émet 96,9 grammes de CO2 par kilomètre.

$$33.275 \times 100\% \times (5,5\% + (Y-91) \times 0,1\%) \times 6/7 = 1.736,96\text{€} \quad (\text{Où } Y \text{ donne un résultat de } 96,9 \text{ g/km})$$

Donc une voiture âgée de 5 ans qui pollue plus qu'une nouvelle pourrait octroyer un avantage imposable équivalent, voire même inférieur.

2.4 Déduction des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail

Le travailleur qui dispose d'une voiture de société et qui l'utilise pour ses trajets entre le domicile et le lieu de travail peut bénéficier d'une exonération de maximum 410² euros pour l'année de revenu 2020, exercice d'imposition 2021 s'il revendique la déduction des frais professionnels forfaitaires. (UCM, 2021)

Tout le monde a le droit d'appliquer le forfait légal pour calculer le montant des frais professionnels. C'est un pourcentage à appliquer par tranche de revenu. Pour l'année de revenu 2020 (exercice d'imposition 2021), il faut prendre 30% du revenu annuel d'un travailleur compris entre 0,01€ et 16.266,64€ pour déduire un maximum de 4.880 euros. Concernant les dirigeants d'entreprises, il faut prendre 3% sur la totalité du revenu avec un maximum de 2.580 euros. (SPF Finance, 2015b)

Le montant maximum exonéré de 410 euros se retrouvera dans la déclaration au cadre 17 « intervention dans les frais de déplacement » à la rubrique c) « Autre moyen de transport ». Les codes correspondants sont le 1254 et 2254. La différence entre la valeur de l'ATN et cette exonération sera donc reprise au cadre 9 « rémunérations », rubrique c) « avantage de toute nature ».

Pour notre voiture de référence, si notre ATN pour l'année de revenu 2020 est de 2.481,36 euros et que le bénéficiaire doit intervenir financièrement pour 100 euros par mois, le montant finalement imposable sera de : $(2.481,36 - 1.200) - 410 = 871,36$ euros.

Lorsque le travailleur décide d'appliquer les frais réels, il pourra déduire, selon l'article 66 bis du code d'impôts sur le revenu, 15 centimes du kilomètre entre son domicile et son lieu de travail (avec une distance maximale entre les deux de 100km). Ce forfait comprend tous les frais liés à l'utilisation de la voiture sauf les frais de financement et les frais de mobilophone. (SPF Finance, 2015c)

Pour apprécier le caractère de « lieu de travail fixe », il faut appliquer la règle des 40 jours. C'est-à-dire qu'un lieu de travail est considéré comme fixe lorsque le travailleur doit s'y rendre pendant au moins 40 jours pendant la période imposable sans pour autant que ces jours ne se succèdent.

² Le montant exonéré s'élève à 420 euros pour l'année de revenus 2021, exercice d'imposition 2022.

2.5 Comparaison avec le coût qu'aurait normalement dû payer le travailleur pour bénéficier d'un tel avantage.

Afin de déterminer si la voiture de société est réellement avantageuse pour le travailleur, il faut comparer le coût réel fiscal avec le montant qu'aurait dû payer le particulier pour bénéficier d'un véhicule similaire personnel. Pour calculer cela avec notre voiture de référence, je vais prendre la situation la plus pessimiste en prenant le taux d'imposition marginal de 50% avec des centimes additionnels communaux de 8%. Aucune autre déduction de base imposable ou réduction d'impôt ne sera appliquée. On va reprendre l'ATN de 2020 et appliquer l'exonération pour intervention de l'employeur dans les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Ensuite on va utiliser le taux d'imposition de 54% pour déterminer le coût fiscal.

On va comparer le résultat obtenu avec la somme des charges qu'aurait normalement dû payer le travailleur pour bénéficier d'une voiture identique. Pour cela, j'ai pris l'hypothèse que le travailleur a décidé d'acquérir la voiture par le biais d'un crédit sur 4 ans (durée de financement classique). Étant donné que le coût réel pour le travailleur varie chaque année (en fonction des charges uniques ou variable comme la taxe de mise en circulation et l'acompte sur le crédit ou bien les entretiens et les réparations), j'ai calculé le total des charges que l'on rencontrerait lors d'une utilisation sur 4 années (durée du crédit). Je vais aussi prendre l'hypothèse que la voiture est revendue à la fin de cette période. J'en déduirai le prix de vente afin de calculer le coût réel de l'utilisation sur les 4 années. Enfin, je vais établir une moyenne afin d'avoir un coût annuel lissé que je pourrais donc comparer avec le coût fiscal réel.

	A1	A2	A3	A4
Acompte	5.082,00 €	- €	- €	- €
Crédit (intérêts compris)	7.493,16 €	7.493,16 €	7.493,16 €	7.493,16 €
Assurance	937,43 €	937,43 €	937,43 €	937,43 €
Carburant moyen	1.077,40 €	1.077,40 €	1.077,40 €	1.077,40 €
TAXE de mise en circulation	123,00 €	- €	- €	- €
TAXE de Circulation	338,71 €	338,71 €	338,71 €	338,71 €
Entretien et réparation	- €	400,00 €	600,00 €	400,00 €
Coût total/an	15.051,70 €	10.246,70 €	10.446,70 €	10.246,70 €
Coût total sur 4 ans				45.991,80 €
Valeur de revente de la voiture				- 14.300,00 €
Coût réel sur 4 ans				31.691,80 €
Coût moyen par année	7.922,95 €	7.922,95 €	7.922,95 €	7.922,95 €

La provenance de l'ensemble des données qui ont contribué au calcul est disponible de l'annexe 2 à 7. Nous obtenons donc un coût réel moyen par an pour l'utilisation privée de la voiture personnelle de 7.922,95 euros.

Concernant le coût fiscal pour l'année 2020, nous avons calculé l'ATN d'une valeur de 2.481,36 euros. Étant donné qu'on va pouvoir exonérer un montant de 410 euros en tant qu'intervention de l'employeur dans les trajets entre le domicile et le lieu de travail, il va falloir retirer ce montant de l'ATN.

- Montant imposable : $2.481,36 - 410 = 2.071,36$
- Impôt = $2.071,36 \times 54\% = 1.118,54$ euros.

Le coût annuel (ici pour la première année) de l'utilisation privée de la voiture de société s'élève donc à 1.118,54 euros.

Lorsque la comparaison est effectuée, il est évidemment bien plus avantageux pour le travailleur de bénéficier d'une voiture de société, car au lieu de dépenser 7.922,95 euros en moyenne, il n'en dépensera réellement que 1.118,54. La voiture de société constitue donc un avantage considérable représenté par une économie moyenne de 6.804,41 euros pour notre véhicule de référence. Cette différence ne fera que s'agrandir car l'ATN décroît chaque année dû au coefficient d'ancienneté.

2.6 Conclusion

Du point de vue du travailleur, la voiture de société reste très intéressante fiscalement car elle permet d'avoir un coût d'utilisation privée extrêmement faible par rapport aux coûts auxquels le bénéficiaire aurait dû faire face s'il avait acquis sa propre voiture. Ensuite, comme mentionné dans l'introduction, cet avantage permet aussi, d'un point de vue organisationnel, de ne plus se tracasser de toutes les charges qui accompagnent l'utilisation de la voiture. Ainsi, les taxes, les assurances, les pneus ne font plus partie des préoccupations du travailleur.

3 Fiscalité des sociétés

3.1 Déductibilité

L'article 183 du CIR 92 nous dit : « *Sous réserve des dérogations prévues au présent titre, les revenus soumis à l'impôt des sociétés ou exonérés dudit impôt sont, quant à leur nature, les mêmes que ceux qui sont envisagés en matière d'impôt des personnes physiques.* ». Cela signifie qu'il faut appliquer les mêmes règles qu'à l'IPP pour déterminer la base imposable sauf pour les éléments pour lesquels des dérogations existent.

Afin d'être qualifié de frais professionnels déductibles, il faut dans un premier temps respecter les conditions visées à l'art 49 du CIR 92. Pour cela, il faut que les frais soient

- supportés pendant la période imposable (payé ou supporté ou qui ont acquis le caractère de dette/perte certaine et liquide)
- supportés en vue d'acquérir ou de conserver les revenus imposables
- relatifs à un document probant pour justifier le montant et l'existence (moyens de preuve autre que le serment).

Lorsque les dépenses sont considérées comme frais professionnels déductibles, certaines d'entre elles ne pourront quand même pas être déductibles totalement ou partiellement. C'est ce que l'on appelle les dépenses non admises (DNA). Ces DNA seront à ajouter au résultat comptable afin de déterminer le résultat fiscal.

Lorsqu'une société met à disposition d'un travailleur une voiture de société et qu'elle subit des frais, ceux-ci ne sont pas entièrement déductibles. Une partie de ces frais seront considérés comme des dépenses non admises. Ils seront enregistrés en charge dans un premier temps et ils viendront incrémenter la base imposable par la déclaration fiscale dans le cadre des DNA en case 1205 et en case 1206.

3.1.1 Frais visés par la limitation

Voici une liste non exhaustive des frais concernés par la limitation de la déduction : (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 29-30)

- Les amortissements de la voiture ainsi que les accessoires et équipements (radio, toit ouvrant, pneus et jantes spéciaux, air conditionné, installation LPG, ceinture de sécurité supplémentaire, système d'alarme, etc.) facturés, le cas échéant, séparément ;
- Les primes d'assurances (essentiellement responsabilité civile, défense en justice, dommages propres et vol) ;
- La taxe de circulation, la taxe de circulation complémentaire, la taxe compensatoire des accises et la taxe de mise en circulation ;
- Les cotisations payées à des organisations d'assistance automobile (Touring Secours, RACB, VAB, etc.) ou à des organismes qui assurent le dépannage ou le rapatriement de la voiture, notamment lors d'un voyage à l'étranger (à l'exclusion de la cotisation qui se rapporte à des risques personnels des voyageurs eux-mêmes) ;
- L'achat de pièces de rechange, d'accessoires et d'équipements susceptibles d'être portés directement en frais (extincteur, trousse de premiers soins, etc.) ;
- Les frais d'entretien (vidanges, graissages, réglages, etc.), même si ceux-ci sont effectués par le contribuable lui-même notamment dans son propre atelier ;
- Les frais de réparation ;
- Les frais de dépannage ou de remorquage du véhicule en panne ;
- Les frais d'expertise et de justice (en ce compris les honoraires d'avocats) qui sont en rapport avec l'usage de la voiture ;
- Les frais de dépoussiérage et de lavage de voitures, effectués dans les installations spécialisées (Car Wash) ou au sein de l'entreprise ;
- Les frais de garage (amortissement ou loyer de garages, de boxes ou d'autres espaces de stationnement) ;
- Les frais de stationnement ou de parking (redevances de parcmètres individuels ou collectifs) et de péages (belges et étranger) pour autoroutes, tunnels, bacs, points, etc. ;
- Les redevances payées lors du contrôle technique ;
- Les frais de location de véhicules ;
- Les frais de taxi ;
- Les moins-values éventuelles lors de la revente du véhicule.

3.1.2 Les véhicules visés par la limitation

L'article 66, §1^{er} du CIR 92 mentionne que ce sont les véhicules visés à l'art 65 du même code qui sont ciblés par la limitation à la déduction des frais. Ainsi ce sont les voitures, les voitures mixtes, les minibus, et les « fausses » camionnettes.

Par voiture il est entendu « *tout véhicule automobile dont l'habitat est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur* ». (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 35) L'unique différence avec la voiture mixte est que cette dernière est aussi conçue pour le transport de chose.

Un minibus correspond à la définition de la voiture sauf qu'il est équipé d'une carrosserie d'un type analogue à celui des camionnettes ou des autobus.

Enfin, la fausse camionnette est « *un véhicule immatriculé en tant que camionnette³ auprès de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) mais qui n'est pas considéré comme un utilitaire au niveau fiscal.* » (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 36)

3.1.3 Ancienne méthode de déductibilité

L'ancien article 198bis du CIR 92 nous présentait la précédente méthode de calcul du pourcentage de déductibilité des frais liés à l'utilisation d'une voiture de société. Nous devions faire une distinction entre les différents types de frais que nous pouvions rencontrer. Nous avions les frais de carburant qui étaient déductibles à concurrence de 75%. Nous avions les frais de financement et les frais liés aux kits mains libres qui sont déductibles à 100% et nous avions les autres frais dont le taux de déductibilité suivait le tableau ci-dessous en fonction du taux d'émission CO2 de la voiture. Le taux à prendre en compte est celui qui figure sur le certificat d'immatriculation et qui est aussi référencé à la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV). Dans la situation où l'émission de CO2 était inconnue, c'était toujours le taux de déduction le plus faible qui était sélectionné.

³ Véhicule qui est construit pour le transport de marchandises et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes. Il faut aussi tenir compte de la séparation potentielle entre l'espace passager et l'espace de chargement mais aussi du rapport entre l'espace de chargement et la distance entre les deux essieux (empattement).

Émissions de CO2		Déductibilité
Diesel	Essence	%
0g	0g	120
<= 60g	<= 60g	100
61g à 105g	61g à 105g	90
106g à 115g	106g à 125g	80
116g à 145g	126g à 155g	75
146g à 170g	156g à 180g	70
171g à 195g	181g à 205g	60
>195g	>205g	50

On pouvait déjà constater que plus le véhicule est respectueux de l'environnement, et plus l'entreprise pouvait déduire un pourcentage élevé des frais concernant cette voiture.

3.1.4 Nouvelle méthode de déductibilité

Avant 2018, les méthodes de calcul visées à l'article 66 et 198bis du CIR 92 étaient bien séparées respectivement pour les personnes physiques et les sociétés. À l'impôt des personnes physiques, les frais professionnels afférents à l'utilisation des voitures de sociétés n'étaient déductibles qu'à concurrence de 75%. (Coutureau & Evrard, 2018b, p. 7) Ensuite, du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2019, l'article 66 a été adapté pour se rapprocher de la formule visée à l'article 198bis du CIR 92 où on tient compte de l'émission CO2 de la voiture tout en maintenant un seuil minimal de déduction de 75% pour les frais liés à des voitures acquises avant le 1^{er} janvier 2018. À partir du 1^{er} janvier 2020, l'article 66 est à nouveau modifié pour proposer une nouvelle formule qui servira aussi bien pour le calcul des dépenses admises en tant que frais professionnels pour les personnes physiques mais aussi pour les sociétés. (Masset, 2020b)

Le calcul se présente comme suit (Van Hemelen, 2019) :

$$120\% - (0,5\% \times \text{Coefficient carburant} \times \text{émission CO2 en g/km})$$

Le coefficient est déterminé par le carburant utilisé pour faire fonctionner le véhicule. Dans le cas où la voiture roule au diesel, le coefficient est fixé à 1. Si le moteur fonctionne au gaz naturel et que sa puissance fiscale est plus faible que 12 chevaux fiscaux, le coefficient sera de 0,90⁴. Dans

⁴ Ce coefficient peut être réduit à 0,75 par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

les autres cas (essence), il sera de 0,95. Plus le coefficient est élevé, plus le taux de déduction est faible. L'objectif serait d'avoir le coefficient le plus faible.

L'émission CO2 à prendre en compte est celle référencée sur le certificat de conformité. Je reparlerai des différences entre les mesures NEDC et WLTP dans un point ultérieur de ce travail.

Le taux final obtenu sera compris entre 50 et 100%. Cependant les voitures qui émettent plus de 200 grammes de CO2 par kilomètre ne pourront obtenir qu'un taux de déductibilité de 40%. L'article 66 CIR 92 mentionne qu'un taux minimum de 75% est conservé pour la déduction des frais d'une voiture acquise avant le 1^{er} janvier 2018. Cette mention ne s'applique malheureusement pas à l'impôt des sociétés comme mentionné à l'article 198bis du CIR 92.

L'article 36, §2, alinéa 10 introduit une nouvelle notion concernant les voitures hybrides rechargeables. Une voiture hybride rechargeable est définie comme : « *Un véhicule visé à l'article 65 qui est à la fois équipé d'un moteur à carburant et d'une batterie électrique et qui peut être rechargée via une connexion à une source d'alimentation externe hors du véhicule.* »

Il existe cependant des hybrides rechargeables qui sont qualifiés de « faux hybrides » (art 36, §2, alinéa 9 et article 66, §1^{er}, alinéa 3 du CIR 92). Ces voitures correspondent à la définition d'un hybride rechargeable qui, soit dispose d'une batterie ayant une capacité énergétique inférieure à 0,5kWh⁵ par 100 kilogrammes de masse du véhicule, soit émet plus de 50 grammes de CO2 par kilomètre. Dès qu'un de ces critères est rempli, la voiture ne bénéficie plus de sa position fiscale favorable. Il faudra donc prendre en considération l'émission CO2 de la voiture équivalente⁶ qui possède uniquement un moteur disposant du même carburant. Si aucune référence n'existe, il faudra alors prendre l'émission CO2 de la voiture hybride et la multiplier par 2,5. Il existe sur le site du SPF Finance une liste des faux hybrides. (SPF Finance, 2020c)

La raison de ce traitement particulier est qu'un hybride n'ayant pas une batterie suffisamment puissante ne permet pas d'avoir un usage assez significatif de l'électricité comme source d'énergie. Le véhicule dépend donc trop du moteur thermique par rapport à l'usage du moteur électrique. (Della Faille, 2018a)

⁵ Le Roi peut augmenter la capacité minimale à attendre à 2,1 kWh par 100 kilogrammes.

⁶ Véhicule correspondant : même marque, même modèle, même type de carrosserie, ratio de puissance (kWh) entre l'hybride et le non-hybride compris entre 0,75 et 1,25

Cette règle est rentrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 mais concerne aussi les voitures qui ont été achetées à partir du 1^{er} janvier 2018. Les véhicules qui ont été commandés avant cette date ne sont pas considérés comme « faux hybrides ». Il en va de même pour les voitures qui sont prises en location ou en leasing.

Concernant les voitures électriques, il n'est plus possible de déduire 120% des frais étant donné que la limitation maximale est de 100%. Laurent Schreiber insiste sur le fait que ce soit paradoxal de réduire l'avantage d'un véhicule respectueux de l'environnement lorsque l'on souhaite un verdissement du parc automobile. (Schreiber, 2020)

Il est fait mention que les moins-values réalisées lors de la vente de la voiture ne peuvent être admises en tant que frais professionnels qu'à concurrence du rapport entre la somme des amortissements fiscalement admis et la somme des amortissements comptables actés (lors de la période correspondante). (article 66, §1^{er}, alinéa 4). Lorsqu'une plus-value est réalisée, il faut appliquer le même rapport entre les amortissements fiscalement admis et les amortissements comptables réalisés pour la même période. (article 24 alinéa 3 CIR 92 pour les bénéfices et article 27, alinéa 3 CIR 92 pour les profits). Le résultat de la plus-value sera exonéré pour un pourcentage équivalent à celui des DNA qui a été appliqué. Cette exonération se fait par le biais d'une majoration des réserves en début de période lors du remplissage de la déclaration fiscale.

Le frais de carburant qui étaient, auparavant, déductibles à concurrence de 75% (suivant l'ancien article 66, §1^{er} CIR 92) suivent le même régime que les autres frais et ne peuvent être déductibles qu'à concurrence du taux déterminé par la formule vue précédemment. C'est applicable depuis le 1^{er} janvier 2020 (pour l'exercice d'imposition 2021).

Lorsque les frais sont refacturés à des tiers et que le détail est mentionné clairement sur la facture, alors il n'y a pas de limitation à la déduction de ces frais (article 66, §2, 4^o CIR 92). Ce sera aux tiers auxquels ont été refacturés les frais d'appliquer la limitation de la déduction.

3.1.4.1 Commentaires sur la nouvelle méthode

Concernant les coefficients à prendre en compte lors du calcul du taux de déduction des frais de voiture admis fiscalement, Émile Masset a réalisé une comparaison entre deux voitures équivalentes mais qui disposaient de carburants différents pour voir l'impact sur le résultat final. Il a ainsi décidé de prendre le cas de l'Opel Corsa qui est disponible en diesel, essence et électrique. L'émission de CO₂ du modèle équipé du moteur diesel est de 85g/km alors que le moteur essence

émet 93g/km. Avec ces données, les formules se présentent de la manière suivante. (Masset, 2020b)

Version diesel : $120\% - (0,5\% \times \text{coefficient} \times \text{g/km CO}_2)$, soit $120\% - (0,5\% \times 1 \times 85) = 77,50\%$, soit une DNA sur les frais de cette voiture de 22,50%.

Version essence : $120\% - (0,5\% \times \text{coefficient} \times \text{g/km CO}_2)$, soit $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 93) = 75,83\%$, soit une DNA sur les frais de cette voiture de 24,18%

On constate que la dépense non admise liée au moteur diesel est plus faible que la DNA du moteur essence. Emile Masset mentionne dans son exemple qu'il est plus intéressant fiscalement de circuler en diesel dans cette situation. De plus, il mentionne que c'est contradictoire avec le fait que les gouvernements régionaux limitent l'accès aux villes avec des zones de basse émission en ce qui concerne les voitures diesel.

D'un point de vue plus pratique, Roel Van Hemelen met en évidence que beaucoup de sociétés enregistraient les frais liés à l'utilisation de voitures de sociétés dans des sous-comptes de charges qui pouvaient être liés à un taux défini de déductibilité. Ainsi il pouvait y avoir 7 ou 8 comptes de charges pour « Entretien et réparation » pour faciliter le calcul de la DNA. Cependant avec cette nouvelle méthode de calcul, il ne sera plus possible de travailler de cette façon étant donné que chaque voiture (différente) disposera d'un taux de déductibilité propre. Une autre solution serait de faire comme les plus petites entités, de faire un compte de charge dédié à la voiture (et donc à son taux de déductibilité). Cependant cela risque de poser problème pour les grosses entités qui disposent d'un parc important de voitures et qui ne peuvent pas se permettre de créer un compte pour chaque type de frais pour chaque voiture. Afin de pallier ce type de problème, il pourrait être possible de référencer la plaque de la voiture pendant l'enregistrement des frais. Lors du calcul de la DNA, il suffirait de faire une extraction de ces frais et d'établir un filtre sur le numéro d'immatriculation. Ainsi on obtiendrait par compte les frais filtrés par voiture et y applique le taux de DNA lié. Pour cela il serait nécessaire d'établir une numérotation fixe pour faciliter le filtre. (Van Hemelen, 2019).

Il existe un excellent tableau comparatif qui met en évidence les taux de déduction de l'ancien régime face aux nouveaux intervalles de déductions correspondantes. (Della Faille, 2018a)

Émission de CO ₂ / km	Diesel	
	Ancien régime	Nouveau régime
1 à 60 grammes	100 %	100 % à 90 %
61 à 105 grammes	90 %	89,5 % à 67,5 %
106 à 115 grammes	80 %	67 % à 62,5 %
116 à 145 grammes	75 %	62 % à 50 %
146 à 170 grammes	70 %	50 %
171 à 195 grammes	60 %	50 %
Plus de 195 grammes	50 %	50 %
À partir de 200 grammes	50 %	40 %

Émission CO ₂ / km	Essence	
	Ancien régime	Nouveau régime
1 à 60 grammes	100 %	100 % à 91,5 %
61 à 105 grammes	90 %	91 % à 70,1 %
106 à 125 grammes	80 %	69,7 % à 60,6 %
126 à 155 grammes	75 %	60,2 % à 50 %
156 à 180 grammes	70 %	50 %
181 à 205 grammes	60 %	50 % à 40 %
Plus de 205 grammes	50 %	40 %

En regardant de plus près la correspondance des taux de déduction, on voit que le nouveau régime est 10 à 20% moins élevé que l'ancien pour les deux types de carburant. On constate aussi que l'on arrive beaucoup plus rapidement au seuil minimal de 50% avec le nouveau régime. Pour le diesel par exemple, pour atteindre le seuil minimal dans l'ancien régime, il fallait dépasser 195 grammes de rejet de CO₂ par kilomètre alors que ce même taux de déduction correspond à un rejet de 140 grammes pour le nouveau régime. Une différence de plus de 55 grammes est assez importante. Il faut noter aussi qu'une voiture équipée d'un moteur diesel dont l'émission de CO₂ est comprise entre 195 g/km et 200 g/km ne verra pas de modification concernant son taux de déduction applicable.

Dans la situation où aucune information concernant l'émission de CO2 de la voiture n'est disponible à la DIV alors c'est l'émission la plus élevée pour son type de carburant qui sera d'application. Ainsi la voiture pourra uniquement profiter que du taux de déduction le plus faible.

3.1.5 Imputation de l'ATN

Les frais liés à l'usage privé du véhicule ne doivent pas subir une limitation de déduction dans le cas où le bénéficiaire déclare un ATN lié à cet avantage. Donc selon la théorie de la rémunération, étant donné que les frais de rémunérations sont déductibles pour leur totalité, et que l'usage privé de la voiture est taxé chez le bénéficiaire par le biais de l'ATN, alors la valeur de ces frais privés doit aussi être 100% déductible car ils seraient « assimilés à de la rémunération ». (Zeyen, 2019) Pour cela, il existe différentes méthodes d'imputation. (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 92-96)

3.1.5.1 Méthode théorique

Cette méthode tient compte de l'usage professionnel réel de la voiture. C'est-à-dire que l'on va calculer l'utilisation professionnelle (km professionnels / km totaux) et l'appliquer à la DNA. On réduit ainsi la DNA de l'usage privé.

La voiture est utilisée pour parcourir 20.000 km professionnels et 10.000 pour le privé (total 30.000 km). La DNA est de 5.000 euros. On va venir réduire la valeur de ces 5.000 euros du résultat de l'utilisation privée. Avec cette méthode de calcul, plus l'utilisation professionnelle est faible, et plus la DNA sera faible.

$5.000 * 20.000/30.000 = 3.333,33$ euros de DNA finalement.

3.1.5.2 Méthode pragmatique

Cette autre technique ne tient pas compte de l'usage professionnel réel mais bien de la répartition des frais entre les frais de carburant et les autres frais (car les taux de déductibilité étaient différents). Il faut donc répartir l'ATN entre les frais de carburant et les autres frais en fonction de leur proportion dans le total des charges.

Si les autres frais sont de 10.000 euros, que les frais de carburant s'élèvent à 2.000 euros (un total donc de 12.000 euros) et si la voiture procure un ATN de 2.500 euros, il va falloir réduire les frais de carburant de : $2.500 \times (2.000/12.000) = 416,67$ euros. Ainsi la base de la DNA pour les frais de carburant est de $2.000 - 416,67 = 1.583,33$ euros ce qui donnera une DNA (carburant 25%) de 395,83 euros. Il faut aussi faire la même chose pour les autres frais : $10.000 - (2.500 \times$

$(10.000/12.000)) = 7.916,67$ euros ce qui va générer une DNA au taux prévu à l'ancien article 198bis CIR 92. Pour notre exemple, on va prendre 30% et ça correspond à une DNA de 2.375 euros. La DNA totale est de 2.770,83 euros.

3.1.5.3 *Méthode la plus pratiquée*

Cette méthode ressemble énormément à la précédente mais la différence réside dans la répartition de l'ATN entre les frais de carburant et les autres frais. La circulaire AGfisc N°30/2014 prévoit en effet de séparer l'ATN en 30% pour les frais de carburant et 70% pour les autres frais. Avec les mêmes données que la méthode précédente, nous avons :

DNA carburant : $(2.000 - (2.500 \times 30\%)) \times 25\% = 312,5$ euros de DNA

DNA autres frais : $(10.000 - (2.500 \times 70\%)) \times 30\% = 2.475$ euros de DNA

Ce qui donne donc une DNA total de 2.787,50 euros

3.1.5.4 *Commentaires*

Charles Markowicz met en évidence que la baisse des taux de CO2 de référence pour le calcul de l'ATN a un effet bénéfique dans ce cas de figure. Étant donné que l'ATN a augmenté, les frais qui subissent la limitation de déduction pourront être réduits d'un montant plus élevé. (FISCAL TEAM, 2020)

Emile Masset met en avant le traitement de l'intervention financière du travailleur lors de l'imputation de l'ATN. L'administration accepte que cette intervention réduise le montant de l'avantage de toute nature chez le travailleur. Cependant, lors du calcul des frais qui vont être soumis à la limitation de la déduction, on vient réduire ces frais de la valeur de l'ATN. La position de l'administration était telle que l'intervention faisait perdre le caractère d'avantage de toute nature imposable et que dès lors, le montant à déduire des frais devait être plus faible. Cependant, la Cour de cassation a tranché et a considéré que l'intervention était considérée comme un paiement de frais répercuté à des tiers et que la limitation de déduction ne s'y appliquait pas. On réduit donc les frais limités à la déduction de la valeur de l'ATN total et pas de sa version réduite de l'intervention du travailleur. (Masset, 2020c) De plus, l'intervention du travailleur couvre l'usage privé et ne couvre donc pas des frais professionnels limités à la déduction. (Masset, 2021)

3.1.6 Dépense non admise à concurrence d'une quotité de l'ATN

Cette DNA supplémentaire est due lorsqu'une voiture de société est octroyée et qu'elle est utilisée à des fins personnelles. Afin de déterminer son montant, il faut consulter l'article 198, §1^{er}, 9^o et 9^obis du CIR 92. Étant donné que 6/7 d'une valeur théorique de l'ATN est imposable à l'IPP, le reste serait imposable à l'impôt de société mais au lieu de reprendre le 1/7 restant, on doit prendre 17% de l'ATN calculé selon l'article 36§2 CIR 92. Ces 17% sont cependant remplacés par 40% suivant l'article 198, §1^{er}, 9^obis lorsque l'employeur intervient dans les frais de carburant privés (par le biais d'une carte de carburant par exemple).

Si le travailleur intervient financièrement pour bénéficier de la voiture de société à titre privé, cette indemnité peut être déduite de l'ATN conformément à l'article 36, §2, alinéa 10 (toujours actuellement). Cependant, lorsque l'intervention réduisait l'ATN à zéro, il était possible de ne pas avoir de DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN. Cependant depuis le 1^{er} janvier 2017 avec l'instauration de la DNA de 40%, l'article 198, §1^{er}, 9^o et 9^o bis a été modifié de sorte que l'intervention du travailleur ne soit plus prise en compte. Cela a donc pour conséquence une augmentation de la DNA supplémentaire. (Soetaert, 2017)

Pour la voiture que nous avons prise en exemple, étant donné que l'ATN pour l'année de revenu 2020 (exercice d'imposition 2021) est de 2.481,36 euros, la DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN s'élève à :

$2.481,36 \times 17\% = 421,83 \text{ €}$ si l'employeur n'intervient pas dans les frais de carburant privés

$2.481,36 \times 40\% = 992,54 \text{ €}$ si l'employeur intervient dans les frais de carburant privés.

Il est tout à fait envisageable qu'une société octroie une voiture de société avec une carte carburant qui doit être exclusivement utilisée pour la consommation professionnelle. Dans ce cas, la DNA supplémentaire sera de 17%, mais le problème serait alors de mesurer la consommation exacte de carburant professionnel. (Coutureau & Evrard, 2018a)

De plus, il ne faut pas oublier que cette DNA constitue une base minimum imposable à l'impôt des sociétés. (article 207, alinéa 6 CIR 92) Elle sera mentionnée à la case 1206 de la déclaration. (Soetaert, 2017)

3.1.7 Exemple du calcul de déductibilité

En reprenant notre voiture de référence, je vais utiliser son émission CO2 NEDC maximal pour le calcul du taux de déductibilité des frais pour l'année de revenu 2020, exercice d'imposition 2021. Ainsi, pour un moteur diesel émettant 123 grammes de CO2 par kilomètre, le taux de déduction s'élève à :

$$120\% - (0,5\% \times \text{coefficient} \times \text{g/km CO}_2) = 120\% - (0,5\% \times 1 \times 123) = 58,5\%$$

Auparavant, une voiture identique obtenait un taux de déduction de 75% car son émission était comprise entre 116 et 145 g/km. Cela signifie que 16,5% des frais qui étaient déductibles ne le sont plus juste avec le changement de formule. Il faut ajouter à cela les frais de carburant qui eux aussi étaient déductibles forfaitairement à 75% ne seront plus déductibles qu'à 58,5% dans notre cas. Pour obtenir une déduction équivalente pour les frais de carburant, il faut que l'émission de la voiture soit égale à 90 g/km. Si la voiture émet moins de CO2 alors le changement de formule sera bénéfique pour la déductibilité des frais de carburant car le résultat sera supérieur à 75%.

Prenons l'hypothèse que la voiture a été acquise par autofinancement et que la TVA est déductible selon la troisième méthode qui consiste à avoir un forfait général de déduction TVA de 35%. La valeur de la voiture enregistrée dans la comptabilité intègre donc la partie de la TVA non déductible. Ainsi, la valeur de l'investissement est de 31.253,75 euros (27.500 + 0,65 x (27.500 x 0,21)). Cette limitation de déduction des frais professionnels s'applique, dans notre situation sur les frais suivants :

- Amortissement : $31.253,75 / 5 = 6.250,75$ €
- Taxe de circulation : 338,71 €
- Taxe de mise en circulation : 123 €
- Assurance : 130 € (le montant de l'assurance provient de l'annexe 9 où la société nous a transmis ses informations concernant ces voitures de société.)
- Carburant : 1.864,43 € (calcul annexe 4)

Ainsi nous avons des frais de carburant pour 1.864,43 euros et d'autres frais pour 6.842,46 euros pour un total de 8.706,89 euros.

Concernant 2019

Les frais de carburant étaient déductibles à concurrence de 75% et les autres frais aussi car le pourcentage obtenu à l'aide de l'ancien article 198bis correspond aussi à 75%. Une DNA de 25% sera donc calculée sur la totalité des frais. De plus, étant donné que dans notre cas il n'y a pas de distinction entre les frais de carburant et les autres frais concernant leur pourcentage de déductibilité, on va pouvoir imputer ses frais de l'ATN (2.566,93 € voir point 2.3) sans devoir le diviser. Nous avons donc une DNA qui s'élève à :

$$(8.706,89 - 2.566,93) \times 25\% = 1.534,99 \text{ €}$$

La DNA supplémentaire s'élève à :

$$2.566,93 \times 40\% = 1.026,77 \text{ €}$$

Le total des DNA qui seront soumises à l'impôt = 1.534,99 + 1.026,77 = 2.561,76 euros.

L'impôt est donc de : 2.561,76 x 29% = 742,91 euros

Pour 2020

La formule a changé et le taux de déduction est de 58,5% ce qui donne une DNA de 41,5%. Si l'on prend la même base de frais, la DNA est de :

$$(8.706,89 - 2.481,36) \times 41,5\% = 2.583,60 \text{ €}$$

$$\text{DNA à concurrence de l'ATN} = 2.481,36 \times 0,40 = 992,55 \text{ €}$$

$$\text{Total des DNA soumises à l'impôt} = 2.583,60 + 992,55 = 3.576,14\text{€}$$

$$\text{L'Impôt} = 3.576,14 \times 25\% = 894,04 \text{ €}$$

Enfin pour 2021 :

$$(8.706,89 - 2.681,01) \times 41,5\% = 2.500,74 \text{ € de DNA}$$

$$\text{DNA à concurrence de l'ATN} = 2.681,01 \times 0,40 = 1.072,41 \text{ €}$$

$$\text{Total des DNA} = 2.500,74 + 1.072,41 = 3.573,15 \text{ €}$$

$$\text{L'impôt} = 3.573,15 \times 25\% = 893,29 \text{ €}$$

On constate une forte augmentation de la charge fiscale entre 2019 et 2020 (20,34% d'augmentation). Une faible diminution de cette charge est aussi à constater entre 2020 et 2021 car la formule reste identique mais les coefficients CO2 de référence ont fait croître l'ATN qui vient réduire le frais dont la déduction est limitée. Cela a donc bien un effet positif. Mais pour connaître le coût total d'utilisation de la voiture par la société, il reste encore un paramètre à prendre en compte et je vais l'aborder dans le point qui suit.

3.2 La cotisation CO2

Sur le salaire brut du travailleur, l'employeur verse une cotisation sociale ONSS de 32 %. Par contre, sur les voitures de société, l'employeur ne doit payer qu'une contribution de solidarité CO2 forfaitaire qui ne dépend ni du salaire ni des kilomètres parcourus. Cette cotisation dépend donc de l'émission de CO2 de la voiture qui est référencée sur le certificat de conformité. Elle est généralement comprise entre 300 € et 1 100 € par an ; soit un montant très inférieur à la cotisation ONSS que l'employeur paierait sur le salaire correspondant. (Vandebroucke et al., 2019)

Elle est d'application et elle est calculée de la manière suivante pour l'année 2020 (Livis, 2019):

- Diesel : $((\text{émission CO2} \times 9) - 600) / 12 \times 1,3078$
- Essence : $((\text{émission CO2} \times 9) - 768) / 12 \times 1,3078$
- LPG/CNG : $((\text{émission CO2} \times 9) - 990) / 12 \times 1,3078$
- Électrique : $20,83 \times 1,3078$

Pour l'année 2020, la cotisation ne pourra pas être inférieure à 27,24 euros (PARTENA, 2019) et contrairement à l'ATN et contrairement aux dépenses non admises classiques, l'intervention du travailleur ne pourra pas réduire le montant de cette cotisation (SOCIAL SECURITY, 2020). En 2021, le coefficient multiplicateur passe de 1,3078 à 1,3222 (= 150,84/114,08) et le minimum de cotisation s'élève à 27,54 euros. (Ghysels, 2020)

3.2.1 Exemple de cotisation CO2

Notre voiture de référence équipée d'un moteur diesel émet 123 grammes de CO2 par kilomètre. Dans ces conditions, la cotisation CO2 pour 2019, 2020 et 2021 se présentent de la manière suivante :

- Cotisation CO2 pour 2019 = $((123 \times 9) - 600) / 12 \times 1,2950 = 656,55 \text{ €}$
- Cotisation CO2 pour 2020 = $((123 \times 9) - 600) / 12 \times 1,3078 = 663,04 \text{ €}$
- Cotisation CO2 pour 2021 = $((123 \times 9) - 600) / 12 \times 1,3222 = 670,37 \text{ €}$

On constate donc une légère augmentation entre la cotisation calculée en 2019 et celle de 2021.

3.3 Le coût total de détention de la voiture pour notre véhicule de référence

Nous allons revoir cette notion plus tard mais ce coût total s'appelle aussi le Total Cost of Ownership (TCO). Il sera donc composé de l'ensemble des charges liées à la voiture (TVA non déductible comprise), la charge fiscale liée aux DNA des frais de voiture ainsi que la cotisation CO2. De cette manière, on voit réellement combien la société paie (directement et indirectement) pour mettre une voiture à disposition du personnel.

Pour notre voiture de référence, nous avons ces chiffres si nous prenons à chaque fois l'hypothèse que la voiture est immatriculée le 1^{er} jour de chaque année concernée.

	2019	2020	2021
Ensemble des charges	8.706,90 €	8.706,90 €	8.706,90 €
Impôt sur DNA	742,91 €	894,04 €	893,29 €
Cotisation CO2	656,55 €	663,04 €	670,37 €
TCO	10.106,36 €	10.263,98 €	10.270,56 €

Ainsi, avec des charges équivalentes, on voit que le TCO augmente à cause du changement de traitement fiscal lié à la voiture.

Pour déterminer si c'est intéressant pour la société d'octroyer une voiture à son travailleur, je vais prendre pour hypothèse que le travailleur ne doit pas se sentir lésé par le changement du type de rémunération. On a calculé précédemment que pour notre cas de référence, le travailleur doit disposer d'un budget personnel moyen de 7.922,95 euros par an. Si on souhaite qu'il bénéficie en rémunération nette du montant suffisant au financement du véhicule privé équivalent, en tenant compte de la situation fiscale la moins favorable avec un taux marginal de 54% (8% de centimes communaux compris), l'entreprise doit dépenser approximativement 26.153,71 euros par an⁷. Ce montant correspond à la charge salariale totale pour octroyer une rémunération nette de 7.922,95 euros. On peut prendre le problème dans l'autre sens. Ainsi la charge pour l'entreprise reste 10.263,98 euros et on regarde combien arrive dans la poche du travailleur pour financer sa voiture identique. De cette manière⁸, toujours en considérant un taux d'imposition de 54%, le salaire net supplémentaire du travailleur serait de 3.109,35 euros. Ainsi, l'utilisation de son véhicule équivalent privé lui coûterait : $7.922,95 - 3.109,35 = 4.813,60$ euros.

⁷ Voir Annexe 8

⁸ Voir Annexe 8

Ainsi, on voit parfaitement que c'est bien plus avantageux pour la société d'octroyer une voiture de société comme rémunération alternative. C'était prévisible en comparant le TCO avec le budget personnel nécessaire pour la première année. Le TCO comprend déjà la totalité de la somme que l'employeur devra sortir de sa poche alors que pour octroyer la même valeur en rémunération nette, il faut tenir compte de l'impôt, de l'ONSS salarial et de l'ONSS patronal.

3.4 Conclusion

Malgré le changement de formule de déduction des frais professionnels liés à la voiture de société, on a pu observer que le « Total Cost of Ownership » ne variait pas tant que ça. De plus, la voiture reste beaucoup plus avantageuse que son équivalent en rémunération traditionnelle. Je vais aborder le traitement des alternatives comme l'ancienne allocation mobilité et son successeur, le budget mobilité, dans un chapitre qui leur est dédié.

4 TVA

Aucune modification majeure n'a été apportée mais le calcul de la déduction de la TVA est important car il va indirectement venir impacter notre impôt des sociétés. La partie non déduite va en effet venir gonfler les différents frais qui vont subir une limitation de déduction et qui interviennent donc dans le calcul de la base imposable. Lorsqu'une partie de la TVA n'a pas pu être déduite lors de l'acquisition du bien, elle va venir s'ajouter à la valeur de l'investissement et sera prise en charge par le biais des amortissements. Je ne vais pas tenir compte dans ce travail des particularités liées à la TVA lors de l'importation ou de l'acquisition intracommunautaire de voitures.

4.1 Droit de déduction

Normalement, l'article 45, §1^{er} du code de la TVA permet : « *de déduire de la taxe dont il est redevable les taxes ayant grevé les biens et les services qui lui ont été fournis ... dans la mesure où il les utilise pour effectuer des opérations taxées...* » mais aussi d'autres opérations qui sont exemptées et qui sont énumérées à la suite de l'article. Il y a donc un lien entre le pouvoir de déduction de la TVA et le régime fiscal TVA sur les opérations à la sortie. (Coutureau & Evrard, 2018a)

Cependant, concernant la TVA sur les frais de voiture de société, elle ne peut être déduite qu'à concurrence de l'utilisation économique (article 45, §1^{er}, quinquies CTVA) sans pour autant dépasser une déduction plafonnée à 50% (article 45, §2 du code TVA). Cette limitation s'applique à la TVA calculée lors de l'acquisition mais aussi sur les livraisons de bien et prestations de services qui vont accompagner le véhicule tout au long de son utilisation. Par exemple, les frais de carburant, entretien et réparation, accessoires et équipements, etc.

4.2 Trois méthodes de calcul

4.2.1 Méthode 1 : l'utilisation professionnelle réelle

Cette méthode consiste à calculer la proportion des kilomètres professionnels par rapport au total des kilomètres parcourus. Pour se faire, le travailleur doit tenir un registre manuellement ou cela peut être enregistré automatiquement par l'intermédiaire d'un GPS. Le résultat obtenu est donc le pourcentage d'utilisation professionnelle de la voiture. La formule se présente comme suit.

Nombre de kilomètres professionnels / Nombre total de kilomètres = % utilisation professionnelle.

Pour le personnel qui dispose d'un contrat de représentation commerciale, il existe une tolérance⁹ administrative qui permet d'accepter une utilisation professionnelle de 50% sans devoir fournir un registre de trajet. (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 194)

4.2.2 Méthode 2 : La méthode semi-forfaitaire.

Cette formule tient compte d'un nombre forfaitaire de jours ouvrables de travail ainsi qu'un montant forfaitaire de kilomètres pour représenter l'utilisation privée de la voiture en dehors de trajets entre le domicile et le lieu de travail. Le calcul est le suivant.

$(\text{Distance entre le domicile et le lieu de travail en kilomètre} \times 2 \times 200 + 6000) / \text{Nombre total de kilomètres} = \% \text{ utilisation privée.}$

Afin d'obtenir l'utilisation professionnelle, il suffit de faire : $100\% - \% \text{ utilisation privée}$

Dû au caractère de distance entre le domicile et le lieu de travail, il n'est pas possible d'appliquer cette formule lorsque la voiture est utilisée par plusieurs membres du personnel simultanément (voiture de pool). Donc la voiture ne peut-être dédiée qu'à l'utilisation d'une seule personne. De plus, il faut que l'utilisateur ne dispose que d'une seule voiture. Enfin, la voiture doit être utilisée comme outil de travail ou moyen d'exploitation.

4.2.3 Méthode 3 : méthode forfaitaire

La TVA sur les frais de voitures est déductible sous cette méthode à 35%.

Cette méthode doit être appliquée à l'ensemble des voitures. Si un utilisateur dispose de plusieurs voitures, alors les autres devront être sous le régime de la première méthode de déduction (registre des trajets). Et comme pour la seconde méthode, la voiture doit être utilisée comme outil de travail ou comme moyen d'exploitation. Contrairement aux deux méthodes mentionnées précédemment où l'on peut changer de régime chaque année, la méthode 3 doit être appliquée pour une durée de minimum quatre années à partir de la première année d'application. (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 198)

L'avantage de cette méthode est qu'elle réduit la charge administrative au détriment d'un taux de déduction de TVA qui aurait pu être plus élevé.

⁹ Circulaire AGFisc N° 36/2015

4.3 Commentaires

Même si le résultat de la première ou de la seconde méthode donne une utilisation professionnelle supérieure à 50%, il existe une limitation de la déduction de la TVA à 50% maximum (article 45, §2 du code TVA).

Étant donné que les méthodes une et deux sont calculées par voiture, il est tout à fait possible d'utiliser les deux formules pour des voitures différents. Ce n'est pas le cas avec la troisième méthode étant donné qu'il faut qu'elle soit appliquée pour l'ensemble des voitures utilisées par l'entreprise. Il est aussi possible d'établir un pourcentage moyen global de déduction en appliquant la première méthode, la seconde méthode ou une combinaison des deux. Ce pourcentage global est alors calculé chaque année. (Coutureau & Evrard, 2018a, p. 201)

Par déplacement domicile-travail, il est entendu : « *distance parcourue entre le domicile ou le lieu de séjour et le siège social de l'employeur ou un établissement de celui-ci* ». Dans cette situation, lorsqu'une personne se déplace de chez lui directement chez un client ou un fournisseur, le trajet ne sera pas considéré comme un déplacement domicile-travail. « La règle des 40 jours » applicable en matière d'impôt direct n'est pas applicable dans cette situation. (BDO, 2016)

Révision de la TVA lors de l'acquisition :

S'il existe une différence entre l'estimation de l'utilisation professionnelle lors de l'achat et l'utilisation professionnelle réelle, alors une première révision de la TVA doit être opérée sur la totalité de la TVA grevant l'achat. Ensuite, en ce qui concerne les quatre années suivantes, une révision quinquennale se profile à concurrence d'un cinquième annuellement entre l'utilisation révisée et les utilisations réelles des années suivantes. (COLSON, 2019) Cette révision est prévue à l'article 48 du code sur la TVA.

Exemple : Pour l'achat de notre voiture de référence, le prix HTVA est de 27.500 euros. La TVA s'élève donc à 5.775 euros. On estime l'utilisation professionnelle à 30% de son utilisation totale. Cela nous donne donc une TVA déductible selon l'article 45, §1^{er}, quinquies, de 1.732,5 euros.

Lorsque la première année (N) s'est écoulée et qu'on a pu déterminer l'utilisation professionnelle réelle, on va opérer la première révision de la TVA. Cette utilisation professionnelle réelle est de 45%. La première révision s'applique sur la totalité de la TVA. Ainsi nous avons :

$(5.775 \times 45\%) - (5.775 \times 30\%) = 866,25$ euros qui sont en notre faveur car nous avons une utilisation professionnelle réelle supérieure à celle qui a été estimée. Ainsi, nous avons le droit de déduire plus de TVA que ce qui était prévu.

Lors de l'année suivante (N), l'utilisation professionnelle réelle est réduite à 29%. Nous allons opérer une révision de la TVA mais plus sur la totalité de celle-ci mais sur 1/5 de sa valeur. Étant donné que la TVA déductible a déjà été révisée une première fois, on va l'utiliser comme base pour déterminer notre différence. Le calcul se présente de la manière suivante :

$(5.775 \times 45\% \times 1/5) - (5.775 \times 29\% \times 1/5) = 184,80$ euros mais cette fois-ci en notre défaveur car l'utilisation professionnelle réelle est inférieure à l'utilisation que nous avons appliquée lors de notre première révision. Pour les années suivantes (jusque N+4), la procédure est la même que celle de l'année « N ».

Révision de la TVA sur les voitures prises en location :

Les voitures qui sont prises en location ne sont pas considérées comme investissement au sens de la TVA. Il n'y a donc pas de révision quinquennale. Cependant il faut appliquer les articles 45, §1^{er}, quinquies, et 45, §2 CTVA pour déterminer la TVA déductible. Si l'estimation annuelle est inférieure à l'utilisation réelle annuelle, il y aura une révision à opérer. Je vais reprendre l'exemple présenté par Yvon Colson pour illustrer cette situation. (COLSON, 2019)

Le loyer de la voiture s'élève à 10.000 euros par an. Ce loyer génère une TVA de 2.100 euros. L'utilisation professionnelle est estimée à 60% (donc 40% privée). Le pourcentage de TVA déductible ne peut pas être supérieur à 50% suivant l'art 45, §2 CTVA. La TVA déductible sera donc de 1.050 euros. En fin d'année, on mesure l'utilisation professionnelle réelle à 45%. La TVA qui normalement aurait dû être déductible est donc de : $(2.100 * 45\%) = 945$ euros. La différence de 105 euros est donc de la TVA en notre défaveur.

5 Normes CO2

Afin d'obtenir une valeur d'émission CO2 pour réaliser les différents calculs que nous avons vu précédemment, il est nécessaire d'avoir une méthode pour mesurer ces émissions.

Il existe déjà depuis plusieurs années la méthode NEDC (New European Driving Cycle) qui permet de mesurer plusieurs caractéristiques techniques d'une voiture donnée comme son émission CO2 mais aussi sa consommation de carburant. Cependant, le test NEDC a été considéré comme inadapté car il ne tenait pas compte de la situation réelle d'utilisation de la voiture comme la densité du trafic sur les routes et les embouteillages qui en découlent. Les émissions CO2 fournies par ce test ont donc été jugées inférieures à la réalité. (Van Hemelen, 2019)

Il fallait alors trouver une solution qui prenait en compte des conditions plus réalistes d'utilisation et c'est là que le nouveau test WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) est apparu. Cette nouvelle mesure donne pour résultat des émissions CO2 plus élevées. La FEBIAC¹⁰ mentionne dans son Mémoire 2019 que les émissions WLTP sont en moyenne 20% plus élevées que celles mesurées sous le test NEDC. La prise en compte de cette nouvelle mesure va impacter négativement le calcul de l'ATN, de la déductibilité des frais de voiture, de la cotisation de solidarité CO2 mais aussi la taxe de circulation et de mise en circulation. Cela entraîne donc une augmentation de la charge fiscale liée aux voitures. (De Splenter, 2020)

C'est à partir de 2018 que les constructeurs doivent soumettre leurs voitures aux deux tests et à partir du 1^{er} janvier 2021, il n'y aura plus que la valeur WLTP qui sera référencée. Afin de réaliser une transition plus douce, une valeur NEDC 2.0 est mise en place et donne un résultat intermédiaire entre l'ancienne valeur NEDC et la nouvelle valeur WLTP. Parmi toutes ces solutions, il faut déterminer quelle émission sera utilisée lors de nos différents calculs.

Pour la période de transition, la valeur obtenue avec le test NEDC (2.0) pouvait être utilisée lors du calcul de l'ATN, de la déductibilité des frais de voiture mais aussi de la contribution sociale CO2 pour l'ONSS. Il est donc nécessaire de regarder les différentes émissions mentionnées dans le certificat de conformité car c'est à partir de ces informations que la référence NEDC ou WLTP devra être d'application (sous la rubrique 49.4 pour WLTP et 49.1 pour NEDC).

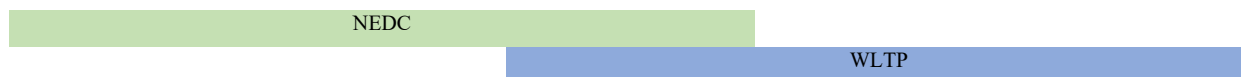
¹⁰ Fédération belge de l'Automobile & du Cycle

Dans le cas où le certificat de conformité ne mentionne que l'émission de CO2 NEDC 1.0, alors ce sera cette dernière qui sera d'application. Il en va de même lorsque l'émission de CO2 mentionnée dans le certificat n'est uniquement disponible que sous la norme WLTP. Cependant, lorsque l'émission de CO2 est calculée sous les deux normes, alors il est possible de choisir la référence à utiliser.

Normes à utiliser pour les nouvelles voitures immatriculées

1^{er} mars 2019

1^{er} janvier 2021



Il existe un problème concernant les voitures hybrides qui verraient leurs émissions de CO2 augmenter par le passage à la norme NEDC. En effet, pour être considéré comme vrai hybride, il faut que le véhicule émette moins de 50g de CO2 par kilomètre. Cependant, à la suite du changement de norme et donc à une augmentation de l'émission de CO2, une voiture qui était considérée comme « vrai hybride » pourrait passer en « faux hybride » et donc ne plus bénéficier du régime fiscal avantageux. Pour cela, il existe une tolérance permettant de continuer de référencer une valeur NEDC 2.0 sur le certificat de conformité jusqu'au 31 décembre 2022. (SPF Finance, 2020a)

5.1 Exemple

Dans un premier temps, je vais établir une simulation du calcul de l'ATN sous la norme NEDC et ensuite sous la norme WLTP pour mesurer la différence sur le résultat final. Pour cela, je vais reprendre notre voiture de référence à l'annexe 1 où il est fait mention de l'émission CO2 sous les deux normes. Je vais prendre les émissions maximales sous la norme NEDC et WLTP qui sont respectivement de 123 grammes et 134 grammes de CO2 par kilomètre parcouru (utilisant un moteur diesel). Avec ces informations, il faut reprendre la formule de l'ATN qui est :

Valeur Catalogue x (5,5% + (0,1% x (taux d'émission de CO₂ par km – taux de référence))) x coefficient depuis la première immatriculation x 6/7

Je vais prendre la situation simplifiée où la voiture est immatriculée le 1^{er} janvier 2020 et je vais calculer l'ATN pour l'année 2020. Ainsi, on ne tient pas compte du coefficient d'ancienneté.

Je vais prendre une première hypothèse où voiture est sous la méthode de test NEDC et une seconde hypothèse lorsque la voiture répond aux normes WLTP.

Le calcul de l'ATN de la première voiture se présente de la manière suivante :

$$33.275 \times (5,5\% + (0,1\% \times (123 - 91))) \times 100\% \times 6/7 = 2.481,37 \text{ euros}$$

Si je calcule l'ATN de la voiture en tenant compte de l'émission CO2 sous le régime WLTP, alors le calcul sera le suivant :

$$33.275 \times (5,5\% + (0,1\% \times (134 - 91))) \times 100\% \times 6/7 = 2.795,10 \text{ euros}$$

Donc lorsque l'on tient uniquement compte d'une variation de mesure d'émissions CO2 et que toutes les autres données restent égales, nous avons une variation de l'ATN dans cet exemple de 12,64% supplémentaires $((2.795,10 - 2.481,37) / 2.481,37)$.

Dans notre situation, la variation se fait « faiblement » ressentir car la différence entre l'émission CO2 NEDC et WLTP n'atteint pas les 20% de moyenne comme mentionné par la FEBIAC. Arnaud de Splenter avait présenté cette variation en utilisant les chiffres moyens donnés par la FEBIAC et avait déterminé une augmentation d'ATN de 31%. Il mentionne aussi qu'une augmentation de l'ATN est bénéfique car il est déductible des dépenses non admises à l'impôt des sociétés mais que l'impact négatif allait se faire ressentir lors du calcul de la DNA supplémentaire qui est calculée avec cet ATN. L'article 198, §1, 9° et 9°bis prévoient en effet une dépense non admise à hauteur de 17% de l'ATN et 40% dans la situation où l'employeur intervient pour les frais de carburant. (De Splenter, 2020)

Pour notre voiture, lorsque l'employeur intervient dans les frais de carburant privé, cette DNA supplémentaire va donc se présenter dans les deux situations comme suit :

$$\text{NEDC} : 2.481,37 \times 40\% = 992,55 \text{ euros}$$

$$\text{WLTP} : 2.795,10 \times 40\% = 1.118,04 \text{ euros.}$$

Cela nous donne une différence de 125,49 euros qui va donc venir augmenter notre DNA qui sert aussi de base minimum imposable. Prise individuellement ces augmentations ne montrent pas un impact si important mais il faut prendre en compte les sociétés qui disposent d'une flotte importante de voitures de société et qui vont voir la somme des DNA supplémentaires et donc de la base minimum imposable augmenter.

En ce qui concerne la déductibilité des frais de voitures, nous avons vu précédemment que la formule a été modifiée mais elle tient toujours compte du taux d'émission de CO2 de la voiture.

Pour rappel, la nouvelle formule se présente comme la suivante :

$120\% - (0,5\% \times \text{Coefficient} \times \text{émission CO}_2 \text{ en g/km})$

Pour NEDC : $120\% - (0,5\% \times 100\% \times 123) = 58,5\%$

Pour WLTP : $120\% - (0,5\% \times 100\% \times 134) = 53 \%$

Dans cette situation, 5,5% des frais qui étaient auparavant déductibles ne le sont plus en appliquant l'émission CO₂ sous la norme WLTP. Le nouveau calcul de déductibilité des frais de voitures de société réduit déjà la possibilité de déduire ces dépenses de la base imposable mais le changement de mesure de l'émission CO₂ vient encore réduire cette possibilité.

De plus, il faut aussi tenir compte de l'émission de CO₂ lorsque l'on calcule la cotisation de solidarité sociale CO₂. Pour l'année 2020, la formule est la suivante :

$[(\text{CO}_2 \times 9 \text{ EUR}) - 600] \times 1,3078$

Pour NEDC : $[(123 \times 9) - 600] \times 1,3078 = 663,05 \text{ euros}$

Pour WLTP : $[(134 \times 9) - 600] \times 1,3078 = 792,53 \text{ euros}$

Il existe aussi d'autres charges qui sont dépendantes de l'émission CO₂ de la voiture. En Wallonie, la taxe de mise en circulation ne dépend pas directement de l'émission de CO₂ mais elle est accompagnée d'un éco-malus qui en dépend. Celui-ci est dû lorsque le rejet de CO₂ est supérieur à 145 grammes. Notre voiture de référence ne possède pas un rejet aussi élevé donc afin d'illustrer et mesurer un potentiel impact, je vais prendre l'exemple mentionné par Arnaud De Splenter où il mentionne une voiture émettant 145 grammes de CO₂ pour la norme NEDC, ce qui correspondrait donc à 156 g/km pour la méthode WLTP. Ainsi, on obtient un éco-malus pour l'émission NEDC de 100 euros alors que ce malus s'élève à 175 euros pour l'émission WLTP. En Région flamande, la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation dépendent directement de l'émission de CO₂ de la voiture concernée. Dans ce travail, je ne vais pas rentrer dans les détails des calculs pour la Région flamande. Cependant, Arnaud De Splenter a réalisé une simulation où, avec un taux d'émission CO₂ moyen supérieur de 20% pour la norme WLTP, il a obtenu une taxe de mise en circulation 29% supérieure et une taxe de circulation 5,5% supérieure aux taxes normalement dues en appliquant la norme NEDC. (De Splenter, 2020)

5.2 Conclusion

Le passage de la norme NEDC à la norme WLTP va impacter négativement la base imposable du travailleur mais aussi celle de l'employeur. Donc pendant la période de transition, les véhicules qui disposaient des deux mesures ou uniquement de la mesure NEDC étaient plus avantageés que les voitures uniquement sous la mesure WLTP (qui sont sous un régime fiscal plus lourd). De plus, Arnaud De Splenter met en évidence qu'une voiture plus ancienne et plus polluante sous la norme NEDC pourrait avoir le même régime fiscal qu'une nouvelle voiture moins polluante mais sous la norme WLTP. Il existerait aussi une discrimination entre deux voitures avec des caractéristiques identiques mais dont la première serait sous le régime NEDC et la seconde sous WLTP. Les deux voitures seraient soumises à une charge fiscale différente.

6 Alternatives

Parmi les différentes alternatives à la voiture de société, je vais commencer par l'allocation mobilité. Je vais présenter son fonctionnement, ses objectifs, ses conditions, ses avantages et inconvénients et aussi comprendre pourquoi la cour constitutionnelle a annulé la loi concernant cette allocation. J'illustrerai l'utilisation de cette alternative à la voiture de société avec l'exemple chiffré de la Mercedes Class A. J'aborderai ensuite le budget mobilité. Je vais garder la même structure pour présenter cette nouvelle solution de mobilité.

6.1 Allocation mobilité

L'allocation mobilité, plus connue sous le nom de « Cash for Car », est définie comme étant « *le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société, conformément aux règles prévues par la Loi* ». (Della Faille, 2018b)

Ce régime est instauré par la loi du 30 mars 2018 (publiée au Moniteur belge le 7 mai 2018) et est resté d'application du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2020 car elle a été annulée par l'arrêt de la cour constitutionnelle n°11/2020 du 23 janvier 2020. (2018-03-30 - Loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. - M.B. 2018-05-07, p. 38264, s. d.)

L'objectif premier de ce projet était de réduire le nombre de voitures (de société) sur les routes au bénéfice de la mobilité. Les véhicules visés sont ceux utilisés principalement pour effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Ce régime fonctionnait sur base volontaire entre l'employeur et le travailleur et le gros avantage de l'allocation mobilité était l'absence de contrainte concernant l'utilisation de l'argent récupéré.

6.1.1 Conditions

Cependant, afin de bénéficier de cet avantage, il fallait respecter plusieurs conditions.

Afin que l'employeur puisse offrir cette possibilité, il devait avoir octroyé une ou plusieurs voitures de société à un ou plusieurs travailleurs pendant une période ininterrompue d'au moins 36 mois au moment de l'introduction de la demande. Si l'activité a démarré depuis moins de 36 mois, il faut qu'une voiture de société soit au moins attribuée de manière ininterrompue pendant 1 an.

Pour que le travailleur puisse être éligible à l'allocation mobilité, il faut qu'il ait disposé d'une voiture de société pendant un minimum de trois mois ininterrompus et qu'au cours des trois dernières années, il ait eu le droit à en avoir une pendant au moins 12 mois. Donc, lorsqu'un travailleur obtenait le droit à avoir une voiture de société par le biais d'une promotion ou un changement de fonction, il devait patienter au moins un an pour pouvoir remplir les conditions de l'allocation mobilité. Ces délais n'étaient pas d'application pour les nouveaux travailleurs qui avaient déjà rempli ces conditions auprès d'un ancien employeur. Le nouvel arrivant avait un mois pour s'adresser à ses supérieurs afin de poursuivre l'allocation de mobilité. Si les conditions n'étaient pas encore remplies, il doit aussi en informer sa hiérarchie afin de poursuivre sa progression afin de pouvoir en bénéficier le plus rapidement possible.

Ces délais permettent d'éviter que l'employeur n'accorde trop rapidement cette allocation qui est bien plus avantageuse fiscalement que la rémunération classique. Nous retrouverons d'ailleurs ces mêmes délais dans les conditions d'octroi du budget mobilité que je présente un peu plus loin dans ce travail.

Il n'était pas possible d'octroyer l'allocation mobilité à la suite d'une réduction de salaire (Salary sacrifice). (Evrard, 2018a, p. 12) La même condition existait lors d'une conversion totale ou partielle d'avantages existants sauf si ces derniers ont été octroyés par la renonciation de l'opportunité d'une voiture de société. (Vannieuwenhuysse, 2019a)

Cet avantage était applicable aussi bien dans le secteur privé que dans le secteur public. Il était cependant nécessaire dans les deux cas d'effectuer le travail « sous l'autorité d'une autre personne ». Donc les dirigeants d'entreprise ne pouvaient pas bénéficier de ce régime.

6.1.2 Formalités

C'était à l'employeur de prendre l'initiative de mettre en place le système d'allocation mobilité. Lorsqu'un travailleur souhaitait échanger sa voiture de société, il devait en faire la demande écrite auprès de son employeur. Si la réponse était positive, alors la demande et la réponse formaient un accord qui faisait partie du contrat de travail.

Par cet accord, le travailleur ne pouvait plus profiter de la voiture de société qu'il avait restituée ainsi que de la carte de carburant s'il en avait une. Il était cependant possible de disposer de

plusieurs voitures de société et d'en restituer une seule pour bénéficier de l'allocation mobilité. Ainsi, le travailleur bénéficiait de l'allocation et pouvait toujours utiliser les autres véhicules comme voitures de société classiques. Afin d'éviter les abus, il fallait que toutes les voitures rentrent dans les conditions de délais mentionnées précédemment. C'est-à-dire que le travailleur devait pouvoir bénéficier des toutes les voitures pendant 3 mois ininterrompu au moment de l'échange et que pour chaque véhicule, il devait avoir pu en profiter pendant 12 mois au cours des trois dernières années. Ces conditions permettent d'éviter qu'un travailleur ne se voie attribuer une seconde voiture de société juste avant la participation au budget mobilité et combiner les deux avantages directement.

Le travailleur bénéficiait donc de l'allocation mobilité aussi longtemps qu'aucune autre voiture de société ne lui soit octroyée. S'il disposait de plusieurs voitures de sociétés et qu'il en a échangé une contre l'allocation mobilité, le régime bénéficiaire prend fin lorsque le travailleur dispose d'autant de voitures qu'au moment de l'échange.

Cette allocation était censée couvrir les frais de déplacement privé donc si l'entreprise continuait de mettre à disposition une voiture pour ce type de déplacement, alors l'allocation perdait son statut fiscal et était considérée comme une rémunération ordinaire.

Il était impossible pour le travailleur de cumuler le budget mobilité avec une exonération de l'intervention de l'employeur dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (si le travailleur opte pour l'utilisation des frais professionnels forfaitaires). Ces exonérations sont mentionnées à l'article 38, §1^{er} 9° du CIR92 et concernent l'indemnité versée par l'employeur pour l'utilisation de transport public (exonérée intégralement), l'indemnité pour l'utilisation d'un transport collectif des membres du personnel organisé par l'employeur (exonéré pour un montant limité au prix d'un abonnement première classe en train pour une distance équivalente) et l'indemnité pour les autres moyens de transport (exonération pour 410 euros pour l'année de revenus 2019, exercice d'imposition 2020)¹¹. Le travailleur ne pouvait pas non plus cumuler l'exonération de l'indemnité kilométrique visée à l'art 38, §1^{er} 14° a) lorsque les trajets entre le domicile et le lieu de travail sont effectués en cycle, cycle motorisé et speed pedelec¹². Il était cependant possible de cumuler le budget mobilité et une de ces exonérations à la seule condition d'avoir pu bénéficier de la combinaison l'avantage d'une voiture de société et d'une de ces

¹¹ Ce montant est indexé chaque année suivant l'article 178 du CIR 1992. Actuellement, l'exonération s'élève à 420 euros pour l'année de revenu 2021, exercice d'imposition 2022.

¹² Définition trouvée sur le site de Partena Professionnal : deux-roues légèrement motorisés équipés d'un système de pédalage qui peuvent atteindre des vitesses jusqu'à 45 km/h

exonérations en même temps pendant une période de 3 mois ininterrompue au moment de la demande de l'allocation mobilité.

6.1.3 Montant de l'allocation.

Le montant de l'allocation de mobilité était calculé forfaitairement sur base de la valeur catalogue de la voiture. On reprenait un cinquième de cette valeur que l'on multipliait par 6/7. Si le travailleur disposait d'une carte essence, alors on ne prenait plus un cinquième de la valeur catalogue mais 24%. Lorsque le travailleur devait intervenir financièrement pour l'utilisation de la voiture, cette intervention devait être déduite du montant de l'allocation.

Cela donne la formule suivante :

Valeur catalogue x 20% ou 24% (si carte carburant) x 6/7 – intervention travailleur.

6.1.4 Imposition dans le chef du travailleur

D'un point de vue fiscal, ce n'était pas ce montant qui est imposable mais le résultat de la formule prévue à l'article 33ter du CIR92. L'avantage annuel imposable était donc calculé comme suit :

Valeur catalogue x 4% x 6/7 – intervention du travailleur (avec un minimum équivalent à l'ATN minimum prévu par l'article 36 qui, pour l'année de revenus 2020, exercice d'imposition 2021, correspond à 1360 euros).

Ainsi, il existait une différence entre le montant perçu par le travailleur et le montant qui était considéré comme un avantage imposable. Cette différence était donc exonérée comme le mentionne l'article 33ter §3 du CIR 92.

Le multiplicateur de 4% correspondait au coefficient CO2 le plus faible admis lors du calcul de l'ATN. Cela s'expliquait par le fait qu'avec l'allocation mobilité, le travailleur ne disposait plus de voiture de société et donc n'émettait plus de CO2 par le biais de cette voiture.

6.1.5 Déductibilité chez l'employeur

Afin de déterminer la déductibilité des frais concernant l'allocation mobilité, il fallait jeter un œil à l'article 198ter du CIR 92. L'allocation mobilité suivait le même régime que les frais de voitures. Il était donc nécessaire de consulter l'article 198bis du CIR 92. Cependant, le taux de déductibilité des frais devait être compris entre 75 et 95%. Il était prévu que le taux obtenu diminue de 10% chaque année à partir du 1^{er} janvier de la deuxième année civile suivant l'année civile au cours de

laquelle le véhicule est remplacé par l'allocation de mobilité jusqu'à atteindre un minimum de 75%.

Tout comme la voiture de société, l'allocation mobilité génère une cotisation de solidarité. Étant donné que la situation de l'allocation de mobilité était similaire en certains points avec la voiture de société classique, la cotisation de solidarité qui en découlait était aussi entièrement déductible. (Article 52, 3° CIR 92)

De plus, les voitures de société génèrent une base minimum imposable à l'impôt des sociétés (art 207 al 2 CIR 92). Il en allait donc de même pour l'allocation mobilité en suivant les articles 198 §1^{er}, 9° et 9°bis du CIR 92. Une dépense non admise supplémentaire était aussi calculée en multipliant l'avantage imposable chez le travailleur par 17% ou 40% dans le cas où la société intervenait dans les frais de carburant privés concernant la voiture échangée. L'avantage imposable dans le chef du travailleur est calculé plus haut avec l'article 33ter du CIR 92.

Selon Amaury della Faille, les personnes qui disposaient d'une voiture de société avec une valeur catalogue importante et qui l'utilisent rarement devaient en principe trouver cette alternative intéressante. L'allocation étant calculée sur la valeur catalogue et plus la voiture coûte cher, plus l'allocation était élevée. Avec une faible utilisation privée du véhicule, la partie de l'allocation qui devait être consacrée à la mobilité était faible. (Della Faille, 2018b)

Cependant, Olivier Evrard met en évidence les inégalités fiscales qui ont existé entre les travailleurs qui avaient droit à une voiture et ceux qui n'y avaient pas droit. (Coutureau & Evrard, 2018a)

6.1.6 Exemple

Pour notre voiture de référence, la valeur catalogue sera de 33.275 euros et l'entreprise fournit une carte de carburant. Le montant de l'allocation en 2020 est donc de :

$$33.275 \times 24\% \times 6/7 = 6.845,14 \text{ euros.}$$

Travailleur

Montant imposable dans le chef du travailleur : $33.275 \times 4\% \times 6/7 = 1.140,86 \rightarrow 1.360$ minimum

Montant exonéré : $6.845,14 - 1.360 = 5.485,14$ euros

Impôt sur le montant imposable (au taux de 54%) : 734,40 euros

Montant net pour le travailleur : $6.845,14 - 734,40 = 6.110,74$ euros par an.

Employeur

DNA sur l'allocation mobilité : $25\% \times 6.845,14 = 1.711,29 \text{ €}$

DNA à concurrence de l'avantage imposable chez le travailleur : $40\% \times 1.360 = 544 \text{ €}$

Total DNA : $1.711,29 + 544 = 2.255,29 \text{ €}$

Impôt sur DNA : $2.255,29 \times 25\% = 563,82 \text{ €}$

Montant de la cotisation CO2 : $663,04 \text{ €}$

Coût total pour l'entreprise : $6.845,14 + 563,82 + 663,04 = 8.065,51 \text{ euros}$

Pour que le travailleur perçoive 6.110,74 euros nets, l'employeur devait dépenser au total 8.065,51 euros. Le travailleur recevait donc 75,76% de la somme totale dépensée.

Le travailleur, ne disposant plus de sa voiture de société, devait alors financer à sa charge, l'achat d'un véhicule privé. Cependant, s'il comptait acquérir un véhicule identique à celui qu'il a restitué, l'allocation n'était pas suffisante pour couvrir l'ensemble des frais moyens pour une année (7.922,95 €). Par contre s'il disposait déjà d'une autre voiture, et qu'il n'a pas eu besoin de réinvestir le montant dans une solution de mobilité, alors l'allocation était une forme de rémunération très intéressante.

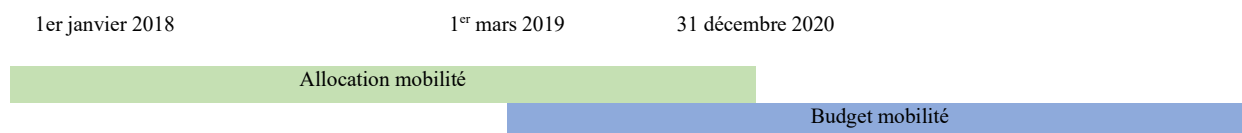
Lorsque le travailleur percevait l'allocation de mobilité, le coût moyen de l'utilisation privée en 2020 est de : $7.922,25 - 6.110,74 = 1.812,21 \text{ euros}$. Ce qui est supérieur au coût fiscal maximal de notre voiture de société classique de référence.

6.1.7 Fin de l'allocation mobilité

L'allocation mobilité a pris fin le 31 décembre 2020 par l'arrêt de la cour constitutionnelle n°11/2020 du 23 janvier 2020. La cour a jugé que le traitement fiscal et social était discriminatoire entre les travailleurs qui disposaient de l'allocation de mobilité et ceux qui n'y étaient pas éligibles, car les bénéficiaires pouvaient en disposer librement. Ensuite, l'objectif était de réduire le nombre de voitures sur les routes mais le travailleur pouvait disposer librement du montant pour acquérir un véhicule privé. L'objectif n'était donc pas atteint. (Wellemans, 2020) Cependant, le budget mobilité est le successeur de l'allocation mobilité et je vais le présenter dans le point suivant.

6.2 Budget Mobilité

Ce mécanisme a été instauré le 1^{er} mars 2019 par la loi du 17 mars 2019. Le budget mobilité consiste à échanger sa voiture de société ou le droit d'en avoir une contre un budget annuel qui pourra être affecté de plusieurs manières. Il existe trois « piliers » dans lesquels le bénéficiaire pourra allouer son budget. (BUDGET MOBILITÉ, 2019)



Le but est donc d'inciter le travailleur à laisser sa voiture de société de côté et de promouvoir des alternatives vertes qui seront donc financées par ce budget. (Evrard, 2018b, p. 12)

Le budget mobilité s'élève au coût annuel réel de la voiture de société qui est proposée au travailleur. Cette alternative à la voiture de société traditionnelle est donc neutre budgétairement pour l'employeur. (Vannieuwenhuysse, 2019b)

Le premier pilier correspond à une voiture de société plus respectueuse de l'environnement. Cela correspond donc à une voiture électrique ou bien une voiture qui correspond à certaines normes qui seront détaillées un peu plus loin dans ce travail. (Wellemans, 2019, p. 9)

Le second pilier représente des moyens de transport durables et des frais de logement. Il concerne donc les vélos, les motocyclettes électriques, les transports en commun, et bien d'autres. Par frais de logement, il est entendu le loyer ou les intérêts sur l'emprunt hypothécaire pour les travailleurs habitant dans un rayon de cinq kilomètres autour de leur lieu de travail.

Le troisième et dernier pilier est une somme d'argent que le bénéficiaire reçoit lorsque le budget n'a pas été entièrement alloué aux deux premiers piliers. Le montant perçu est diminué de 38,07% qui correspond à une cotisation spéciale due par le travailleur. Elle permet de contribuer à la constitution de droits sociaux, tel que le droit à la pension mais ne contribue pas au droit aux vacances annuelles.

L'avantage de budget mobilité, c'est qu'il donne la possibilité de garder un véhicule de fonction mais contrairement à l'allocation mobilité, le bénéficiaire voit son choix fortement se restreindre pour l'attribution de ce budget. (Vannieuwenhuysse, 2020)

Cependant, afin de bénéficier du budget mobilité, c'est à l'employeur de prendre l'initiative de l'instaurer et il est nécessaire de respecter plusieurs conditions. La participation au budget mobilité se fait sur base volontaire des travailleurs et ceux-ci peuvent choisir de répartir leur budget en fonction de l'offre de l'employeur. Afin d'obtenir toutes les informations nécessaires, il existe un site dédié très complet expliquant toutes les subtilités liées au budget mobilité. Le nom du site est « lebudgetmobilit.be » et répertorie toutes les questions qui pourraient être posées afin d'appliquer correctement cette alternative à la voiture de société. Je vais reprendre les informations que je juge importantes.

6.2.1 Conditions

Concernant l'employeur, il faut :

- Qu'il ait mis à disposition d'un ou de plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société pendant une période ininterrompue d'au moins 36 mois précédant immédiatement l'instauration du budget mobilité. Cette durée est prouvable avec la déclaration DmfA¹³ de l'employeur car lorsque l'entreprise octroie des voitures de sociétés, elle est redevable d'une cotisation de solidarité CO2. Cette condition n'est pas applicable pour un employeur ayant débuté son activité depuis moins de 36 mois seulement si au moment de l'instauration du budget mobilité, il met à disposition à une ou plusieurs personnes au moins une voiture de société. C'est au moment de l'instauration du budget que cette condition doit être respectée.

D'autres conditions sont applicables pour la situation du travailleur.

- Il faut que le travailleur dispose d'une voiture de société ou qu'il y soit éligible¹⁴ depuis au moins 3 mois ininterrompus et qu'au cours des 36 mois avant la demande, il a bénéficié (ou a été éligible pour bénéficier) d'une voiture de société pendant au moins 12 mois. Lorsque l'employeur a moins de 36 mois d'activité, il n'est pas nécessaire de tenir compte de 36 mois par contre il reste nécessaire d'avoir bénéficié de la voiture pendant 12 mois avec une période ininterrompue de 3 mois. Ces délais ne sont pas applicables lors de l'arrivée d'un nouveau collaborateur qui a déjà rempli ses conditions auprès de son ancien employeur. Par contre, le délai est applicable dans la situation où une promotion est octroyée après le 1^{er} mars 2019 et que celle-ci rend éligible au droit à la voiture de société.

¹³ DmfA est la déclaration multifonctionnelle à l'ONSS. L'employeur y communique les données concernant les rémunérations et le temps de travail des travailleurs. Les données recueillies par l'intermédiaire de cette déclaration peuvent être utilisées par d'autres institutions de sécurité sociale.

¹⁴ C'est-à-dire qu'il a la possibilité de bénéficier d'une voiture de société (suivant la « Car Policy » de la société) mais qu'il n'en a actuellement pas l'usage pour différentes raisons (choix, pas de permis de conduire, ou autres).

- Les dirigeants d'entreprises indépendants ne peuvent pas bénéficier de cet avantage (à l'exception d'un travailleur qui exerce également un mandat de dirigeant d'entreprise à titre gratuit).
- Si un travailleur possède sa propre voiture, cela n'entrave aucunement la démarche pour bénéficier du budget mobilité.
- Les voitures de pool (qui sont utilisées par plusieurs personnes) ne sont pas concernées par le budget mobilité.

6.2.2 Formalités

Lorsque toutes les conditions sont remplies, il faut instaurer le budget mobilité au sein de l'entreprise. Pour cela, l'employeur doit communiquer à son personnel qu'il souhaite mettre le projet en route. Lorsqu'un travailleur veut participer, il envoie une demande écrite à laquelle l'employeur doit répondre avec toutes les informations nécessaires concernant le calcul du budget et donc de son montant. Ces données doivent permettre au travailleur de revenir sur son choix et de donner sa décision. Lorsque les deux parties sont d'accord, la demande et la réponse forment un accord qui fait partie du contrat de travail. Il doit donc bien mentionner le montant initial du budget mobilité.

Par cet accord, le bénéficiaire ne pourra plus obtenir l'exonération fiscale pour l'intervention de l'employeur pour les transports en commun, transports collectifs de membres du personnel organisé par l'employeur, l'indemnité vélo et l'avantage découlant de la mise à disposition d'un vélo d'entreprise. Si par contre, le bénéficiaire a cumulé le droit à la voiture avec une indemnité de déplacement exonérée mentionnée précédemment pendant une période d'au moins trois mois avant la demande, alors il pourra combiner ces exonérations avec le budget mobilité. Il sera cependant fortement recommandé de mentionner dans le contrat en identifiant les indemnités visées.

Le contrat est non valide dans trois cas. Il n'est pas valide si le budget mobilité est octroyé avant la conclusion du contrat, si le contrat ne mentionne pas le montant initial du budget mobilité et s'il n'y a pas de mention concernant l'arrêt des exonérations sociales et fiscales concernant les déplacements domicile-lieu de travail. Dans une de ces situations, l'avantage sera considéré comme un avantage salarial et sera soumis aux cotisations sociales et à l'impôt. De plus, une amende administrative allant de 200 à 2000 euros ou une amende pénale de 400 à 4000 euros sera à payer.

Le montant du budget mobilité sera mentionné sur la fiche de revenus 281.10 dans le cadre « Informations diverses », à la ligne « h » qui correspond au budget mobilité. Lorsque le travailleur dépasse son budget et qu'il ne rembourse pas l'employeur, ce dépassement sera considéré comme un avantage de toute nature imposable et sera enregistré au cadre 9 « Rémunérations » sous la rubrique « Avantages en nature ».

Le droit au budget mobilité prend fin dans différentes situations. Le travailleur ne pourra plus en bénéficier si sa nouvelle fonction n'octroie pas de voiture de société, s'il perçoit une allocation mobilité ou bien s'il dispose à nouveau d'une voiture de société classique après l'instauration du budget mobilité. Par contre, rien n'empêche le travailleur de disposer de plusieurs voitures et d'en échanger une contre le budget mobilité. Il pourra alors conserver les autres, mais obtenir une seconde voiture de société juste avant l'instauration du budget mobilité sera considéré comme un abus et sera sanctionné par l'annulation du traitement fiscal spécifique à cette alternative.

6.2.3 Quel est le montant du budget mobilité ?

Le budget mobilité correspond au coût annuel brut total du financement et de l'utilisation de la voiture de société qui sera échangée. Nous appelons ce coût le « Total Cost of Ownership » que je vais abréger en TCO.

Le TCO est calculé de deux manières. Ces méthodes sont présentées dans l'article 12 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration du budget mobilité.

Si l'employeur n'est pas propriétaire du bien, le TCO correspond au prix mensuel du leasing ou de la location, augmenté des frais de carburant, de la cotisation CO2, de l'assurance, mais aussi de la TVA non déductible ainsi que l'impôt des sociétés sur les DNA voitures. Si l'employeur est le propriétaire du véhicule, les frais de financement correspondent à un amortissement de 20% de la valeur de la voiture augmentée des options, accessoires, remises.

Si le travailleur intervient financièrement pour l'utilisation de la voiture, cette contribution est déduite du TCO.

Il est important de calculer correctement le montant du budget mobilité car l'article 26 de la loi du 17 mars 2019 prévoit une sanction en cas de violation. La totalité du budget mobilité serait alors considérée comme un avantage salarial et il serait donc soumis aux cotisations sociales et à l'impôt.

Pour les travailleurs qui ne disposent pas encore de voiture de société mais qui y sont éligibles, le travailleur devra sélectionner un véhicule fictif qui servira de base pour le calcul. L'employeur déterminera donc le TCO en fonction de la voiture.

Maintenant, il existe une tolérance administrative lors qu'une voiture de référence est attribuée à une catégorie de fonctions. Dans cette situation, le budget sera calculé sur base de la voiture de référence qui correspond à cette catégorie. Il faudra cependant maintenir cette méthode pendant une durée de 3 ans avant de pouvoir retourner à un calcul individuel. Le TCO de la voiture de référence peut être obtenu en faisant la moyenne de tous les TCO des voitures de sociétés actuellement attribuées à une catégorie de fonction. De plus, les frais de carburant pourront être évalués forfaitairement avec le calcul suivant : $200 \text{ jours} \times \text{distance entre le domicile et le lieu de travail} \times 2 \times 30\% \times 0,3542\text{€}^{15}$

Si le travailleur entre dans le système du budget mobilité en cours d'année, la totalité du budget ne pourra pas lui être fournie. Le calcul devra être effectué au prorata temporis car il faut que le budget corresponde aux coûts que l'employeur aurait normalement dû réaliser. Il faut que cette alternative reste budgétairement neutre pour l'employeur. Cependant, ce n'est pas toujours facile de mettre en place une solution du pilier 1 ou 2 lorsque le travailleur arrive en cours d'année. Dans de telles conditions, il y a de fortes chances que le budget soit destiné à être consacré au troisième pilier.

Il ne faut pas oublier que le budget mobilité n'est pas fixe. Il variera, en effet, en fonction de la situation du travailleur. Si celui-ci bénéficie d'une promotion et/ou est éligible à une voiture de société avec un TCO plus élevé alors le budget mobilité sera influencé positivement. Il est tout à fait possible d'avoir le phénomène inverse. Le budget mobilité peut se voir réduire si le travailleur a droit à une voiture de société avec un TCO moins élevé suite à un changement de fonction ou de politique de voitures de société. De plus, le budget mobilité peut aussi être indexé en fonction de l'indice salarial sectoriel si l'employeur et l'ensemble des travailleurs sont d'accord de mettre ce système en place mais ce n'est pas une obligation.

¹⁵ Forfait de l'indemnité kilométrique que l'État octroie à son personnel pour les déplacements de services entre 2020 et 2021.

Il est possible de suivre l'évolution de son budget mobilité par l'intermédiaire d'une application ou d'un site web. C'est à l'employeur de mettre toutes ces informations à disposition des travailleurs par le biais d'un compte mobilité.

6.2.4 Quelles solutions choisir entre les trois différents piliers ?

Nous avons vu précédemment qu'il existait trois moyens pour utiliser son budget mobilité. Le premier est une voiture plus respectueuse de l'environnement, le second est un moyen de transport durable ou des frais de logement et enfin le cash. Dans cette partie du travail, je vais donner quelques indications afin de mieux comprendre les trois « piliers ». Le budget mobilité pourra être réparti entre les trois différentes options. La variété du choix varie aussi en fonction de l'offre de l'employeur.

6.2.4.1 Premier pilier : Voiture de société respectueuse de l'environnement

Par voiture de société plus respectueuse de l'environnement, il est entendu soit une voiture électrique, soit une voiture qui respecte différentes conditions. Parmi ces conditions nous retrouvons évidemment l'émission CO₂. La nouvelle voiture ne pourra pas émettre plus de 105g/km de CO₂ pour les nouveaux participants en 2019. Ce chiffre descend à 100g/km pour 2020. Enfin, le taux d'émission CO₂ à partir de 2021 est de maximum 95g/km. Les faux hybrides¹⁶ ne rentrent pas dans le champ d'application du budget mobilité. Lorsque le travailleur bénéficiait déjà d'une voiture de société, le nouveau véhicule doit être plus respectueux de l'environnement que le précédent. Afin de vérifier les émissions CO₂, il est possible de consulter le site www.ecoscore.be. Ces chiffres proviennent des données de la D.I.V.¹⁷ et du SPF Mobilité et Transport.

Il faut que le véhicule corresponde aux normes lors de la signature de contrat de leasing ou du bon de commande. Si un changement de normes est opéré ultérieurement, cela n'affectera pas le respect des normes pour le budget mobilité.

Dans cette situation, le budget mobilité sera consacré au financement des frais de la nouvelle voiture. Les frais considérés correspondent à un amortissement de 20% annuel du coût d'investissement¹⁸ ainsi que les frais annuels comme le carburant, l'assurance, les taxes, mais aussi la TVA non déductible et l'impôt des sociétés sur les dépenses non admises. Ce calcul correspond

¹⁶ Hybride rechargeable avec une batterie d'une capacité énergétique inférieure à 0,5kWh par 100 kg de poids du véhicule ou une émission CO₂ supérieure à 50g/km.

¹⁷ Direction de l'Immatriculation des Véhicules.

¹⁸ Valeur d'acquisition avec options et accessoires, remises.

à la notion de « Total Cost of Ownership (TCO) que j'ai présentée précédemment. La durée d'amortissement de la nouvelle voiture n'entre pas en compte dans le calcul. Une partie de ces frais font l'objet d'une estimation comme les frais de carburant. Si, en fin d'année, l'estimation était trop faible et que le coût réel de la nouvelle voiture dépasse le budget, alors le surplus non remboursé par le travailleur serait considéré comme un avantage salarial et il devra être soumis à l'impôt et aux cotisations sociales. L'annualisation des coûts de cette nouvelle voiture sera alors déduite du budget.

L'employeur n'est pas obligé de proposer dans son offre un véhicule respectueux de l'environnement. Il ne peut pas non plus obliger le travailleur à en prendre une.

Sur le plan fiscal et social, le premier pilier sera considéré comme une voiture de société. Donc le travailleur sera imposé sur un ATN classique et la société devra calculer des dépenses non admises pour la voiture. Étant donné que la voiture est plus respectueuse de l'environnement, l'ATN et les DNA seront plus faibles que pour une voiture classique émettant plus de CO₂ (si l'on considère une base de frais identiques).

6.2.4.2 Second pilier : Moyens de transport durables et frais de logement

La seconde option consiste à consacrer son budget mobilité ou une partie de celui-ci à des moyens de transport durables ou au financement de frais de logement.

6.2.4.2.1 Moyens de transports durables.

Différents types de moyens de transports durables sont classés en plusieurs catégories.

En premier lieu nous avons la « Mobilité douce » qui représente tous les types de vélos, trottinettes, et cyclomoteurs qui ne vont pas plus vite que 45km/h. Cette catégorie comprend aussi les motocyclettes totalement électriques. Le budget mobilité pourra être consacré à l'achat, la location, le leasing, l'entretien et l'équipement obligatoire (pour le véhicule mais aussi pour le conducteur et le passager).

La seconde catégorie représente les transports en commun. Il y a lieu de distinguer les abonnements des billets de transports. Les abonnements doivent être enregistrés au nom de travailleur et ont pour but principal de financer les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Si l'abonnement de transport est combiné avec un abonnement de parking, alors l'abonnement de parking pourra lui aussi être financé par le budget mobilité. Cependant, les billets de transports peuvent être utilisés librement pour des trajets au sein de l'Espace Économique Européen et ils ne

sont pas obligés d'être au nom du travailleur. Néanmoins, les tickets d'avion ne sont pas compris dans cette option.

Ensuite, le transport collectif organisé par l'employeur ou des tiers et des solutions de partage peuvent aussi être financé par le budget mobilité. Les solutions de partagent englobent le covoiturage, les voitures, vélos, scooters et trottinettes de flottes ou privés qui sont partagés entre les travailleurs. Dans cette catégorie est aussi comprise la location d'une voiture avec chauffeur et l'utilisation de taxi. Il est aussi possible de louer un véhicule sans chauffeur mais la durée de la location ne pourra pas être supérieure à 30 jours par an.

Il est évidemment possible de combiner les différents moyens de transports durables mentionnés ci-dessus.

6.2.4.2.2 Frais de logement

Le loyer ou les intérêts d'emprunts hypothécaires peuvent être financés par le budget mobilité si l'habitation se trouve dans un rayon de 5km autour du lieu de travail habituel (défini dans le contrat de travail ou par n'importe quel moyen de preuve sauf le serment). Cela constitue en effet une bonne solution de mobilité durable. Cependant, les frais de déménagement ne peuvent pas être financés par cette solution.

6.2.4.2.3 Vélo d'entreprise et indemnité vélo

La différence principale entre cette solution et les vélos proposés en « mobilité douce » est l'affectation de ceux-ci. Les vélos mentionnés dans cette catégorie sont affectés professionnellement tandis que ceux cités précédemment sont acquis à titre privé. Ainsi, l'employeur peut mettre ses vélos à disposition des travailleurs. La mise à disposition ainsi que l'indemnité vélos sont exonérées si le travailleur utilise le vélo pour effectuer ses trajets du domicile au lieu de travail et si l'indemnité perçue ne dépasse pas 0,24 euro par kilomètre réellement effectué entre le domicile et le lieu de travail (à partir de 2019).

Du point de vue fiscal et social, la somme dédiée au second pilier est exonérée d'impôts et de charges sociales pour le travailleur. Pour l'employeur les dépenses générées pour ce pilier sont entièrement déductibles.

6.2.4.3 Troisième pilier : Argent

Lorsque le budget n'est pas entièrement consacré aux deux premiers piliers, le solde pourra être versé en espèce au travailleur au plus tard lors du paiement de la rémunération de janvier de l'année suivante. Ce solde ne peut pas être reporté à une année ultérieure.

Fiscalement, ce montant est exonéré d'impôt mais sera soumis à une cotisation de sécurité sociale spéciale s'élevant à 38,07% du montant consacré au troisième pilier. Le montant perçu par le travailleur correspond au montant après déduction de cette cotisation. Grâce à cette dernière, le solde contribue au calcul de l'indemnité de maladie, de l'allocation de chômage et pour la pension.

6.2.5 Combinaisons possibles

L'employeur peut-il continuer à intervenir financièrement dans les différents trajets de son travailleur et quelles en seront les conséquences fiscales ?

Comme discuté dans le point 6.2.2, le travailleur ne pourra pas cumuler l'exonération de l'intervention de l'employeur dans les situations mentionnées dans ce point avec le budget mobilité. L'exception à cette règle est aussi discutée dans ce point.

Concernant l'indemnisation des kilomètres professionnels, l'employeur doit mettre à disposition les moyens nécessaires pour l'exécution du travail. Donc, si le travailleur opte pour le pilier 1 avec une carte de carburant, il dispose des moyens nécessaires et l'intervention n'est plus obligatoire pour l'employeur et sera soumise aux cotisations sociales et à l'impôt. Si par contre, aucune carte de carburant n'est octroyée ou si le pilier 1 n'est pas choisi lors de l'attribution du budget, alors une intervention de l'employeur pour les kilomètres professionnels est due et elle sera exonérée dans le chef du bénéficiaire. L'indemnité exonérée s'élèvera au montant de l'indemnité des membres du personnel de la fonction publique fédéral. C'est-à-dire 0,3542 euro par kilomètre pour la période qui commence le 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2021. Si par contre le travailleur dispose d'une voiture plus respectueuse de l'environnement visée par le premier pilier mais que son employeur ne lui a pas fourni de carte de carburant, alors l'employeur doit intervenir dans les frais de carburant. Soit l'indemnité doit correspondre aux frais de carburant réels, soit l'indemnité correspond au forfait de 0,3542€ mentionné précédemment mais il doit être multiplié par 30% pour correspondre aux frais de carburant.

Il est aussi intéressant de se pencher sur le cas des entreprises qui ont mis en place un système de « plan cafétéria ». Le plan cafétéria consiste à avoir une politique de rémunération flexible. (Elsen,

2017) Ainsi, il est possible de choisir son « package » salarial parmi un menu d'options. Parmi ces options, le travailleur peut avoir droit à une voiture de société et il est tout à fait possible d'échanger une voiture de société obtenue à l'aide du plan cafétéria contre l'allocation mobilité. Il est cependant nécessaire que la voiture échangée ne soit pas financée par un remplacement (ou une conversion) partiel ou total, du salaire ou d'avantages salariaux existants (salary sacrifice). Si malheureusement c'est le cas, alors il ne sera pas possible d'échanger la voiture contre un budget mobilité.

Les travailleurs qui bénéficiaient de l'allocation mobilité avaient jusqu'au 31 décembre 2020 pour faire la transition vers le budget mobilité. Pour le calcul du budget, le véhicule de référence pour l'allocation est utilisé. Il est donc impossible d'octroyer exactement le même montant car la méthode de calcul est différente entre les deux régimes.

6.2.6 Exemple

Nous avons calculé précédemment que le « Total Cost of Ownership » de notre voiture de référence pour l'année 2020 s'élevait à 10.263,98€. Ainsi, notre budget mobilité s'élève pour le même montant. Étant donné que le premier pilier consiste juste à avoir une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et que cette solution est traitée comme une voiture de société classique, je ne vais pas opter pour cette possibilité. Je vais plutôt analyser la solution du versement du solde du budget en « cash ».

De cette manière, le montant du budget est diminué d'une cotisation sociale spéciale de 38,07% ce qui nous donne : $10.263,98 - (10.263,98 \times 38,07\%) = 6.356,48$ euros.

Comme pour l'allocation mobilité, ce montant ne couvre pas ce qu'aurait dû payer le contribuable pour l'utilisation d'un véhicule similaire (7.922,95 €). L'utilisation privée de cette dernière pour 2020 aura coûté : $7.922,95 - 6.356,48 = 1.566,47$ euros. Ce montant reste supérieur au coût réel fiscal de la voiture de société de référence.

Le coût réel pour l'entreprise (TCO) ne change pas car l'opération est neutre.

6.2.7 Discussion autour du budget mobilité

Selon les chiffres de SD Worx, au début de l'année 2020, seulement 540 travailleurs bénéficiaient encore du régime « Cash for Car ». Toujours selon leurs informations, il n'y aurait que 15 personnes réparties dans 8 entreprises qui se seraient lancées dans le projet du budget mobilité. (SD WORX, 2020). Le projet est donc victime d'un manque d'attrait et de communication.

6.3 Indemnité kilométrique

Parmi les alternatives à la voiture de société, il existe aussi la possibilité de laisser le travailleur disposer de son propre véhicule (privé) et de lui indemniser les frais rencontrés lors de la prestation de trajets professionnels. Il y a deux manières d'évaluer le montant de l'indemnité. Elle se fait soit sur base de pièce réelle ou de manière forfaitaire.

En ce qui concerne la méthode forfaitaire, le montant correspond à l'indemnité de l'État octroyée à ses agents pour un maximum de 24.000 kilomètres. Ces montants sont communiqués à l'aide de circulaires comme la circulaire n°673 du 24 juin 2019 ou la circulaire n°683 du 12 juin 2020.

Le montant de l'indemnité kilométrique forfaitaire est déterminé par le tableau suivant :

Période	Indemnité kilométrique
01/07/2017 → 30/06/2018	0,3460 €/km (Criel, 2018)
01/07/2018 → 30/06/2019	0,3573 €/km (Criel, 2018)
01/07/2019 → 30/06/2020	0,3653 €/km (Criel, 2019)
01/07/2020 → 30/06/2021	0,3542 €/km (Criel, 2020)

Le montant de l'indemnité appliquée entre l'année 2020 et 2021 serait moins élevé à cause de la baisse des prix des carburants pendant la crise liée au Covid19. (UCM, 2020)

Dans le chef de l'employeur, le paiement de cette indemnité suivait le régime fiscal de la voiture privée concernée. Avant la réforme de la méthode de calcul des DNA, l'indemnité devait être divisée pour avoir une partie concernant les frais de carburant et une partie pour les autres frais. Pour cela, il fallait appliquer respectivement 30% et 70% de l'indemnité. La DNA est ensuite calculée sur les résultats en fonction du taux de DNA applicable.

Du point de vue du travailleur, cette indemnité est considérée comme remboursement de frais propre à l'employeur et ne sera donc pas imposable dans la mesure où cette indemnité ne dépasse pas celle allouée aux agents de l'État. L'indemnité doit être mentionnée dans la fiche 281.10 pour les travailleurs salariés et 281.20 pour les dirigeants d'entreprises. (SECUREX, 2020)

6.3.1 Exemple

Avec notre voiture de référence et en suivant l'hypothèse que nous avons établie dans l'annexe 4, le nombre de kilomètres professionnels moyen serait alors de 13.541km. C'est le travailleur qui va payer dans un premier temps ces kilomètres pour : $13.541\text{km} \times 4,9\text{L}/100\text{km} \times 1,3679\text{€/L} =$

907,61 euros de frais de carburant supplémentaires pour ses trajets professionnels. L'indemnité utilisée est de 0,3653 euro du kilomètre. L'employeur rembourse donc : $13.541 \times 0,3653 = 4.946,53$ euros. De cette manière, l'indemnité aura « rapporté » 4.038,91 euros au travailleur ($4.946,53 - 907,61$). Cette somme est censée aussi couvrir l'ensemble des autres frais de la voiture liés à son utilisation professionnelle. L'utilisation privée de son véhicule personnel lui aurait donc coûté : $7.922,95 - 4.038,91 = 3.884,04$ euros. L'utilisation privée de la voiture de société a coûté au travailleur 1.118,54 euros d'impôt maximum. On constate donc que la voiture de société reste plus avantageuse pour notre cas de référence.

Dans le cas où le travailleur effectuerait la limite de 24.000 kilomètres professionnels, son supplément de coût de carburant serait de 1.608,65 euros ($24.000 \times 4,9/100 \times 1,3679$). Le montant maximal d'indemnités perçu par le travailleur est de 8.767,20 euros ($24.000 \times 0,3653$). Ainsi, la part du montant versé pour couvrir les frais privés est de 7.158,55 euros. Ce qui signifie que le coût théorique de l'utilisation privée est réduit à 764,40 euros ($7.922,95 - 7.158,55$). Cependant, on ne tient pas compte d'un kilométrage aussi élevé pour le calcul des 7.922,95 euros de frais. Avec une utilisation plus intense, les frais d'usure et de réparation peuvent drastiquement augmenter. De plus, la valeur de reprise sera moins élevée dans le calcul du coût moyen pour le travailleur. Il sera donc difficile d'établir une formule exacte pour déterminer à quel moment l'indemnité kilométrique est plus avantageuse.

Revenons à notre cas de référence. Du point de vue de la société, il faut calculer la DNA applicable à l'indemnité versée par l'entreprise en 2020. Pour cela, il faut tenir compte de notre émission de CO₂ qui est de 123g/km. Nous avons calculé que cela correspondait à un pourcentage de déductibilité de 58,5% et donc à une DNA de 41,5%. Ainsi l'impôt généré par la DNA est de : $4.946,53 \times 41,5\% \times 25\% = 513,20$ euros. Le coût total pour l'entreprise se chiffre à : $4.946,53 + 513,20 = 5.459,73$ euros. Le coût pour l'entreprise est donc plus intéressant que le coût de la voiture de société qui monte à 10.263,98 euros.

6.4 Conclusion des alternatives

Lorsque le travailleur doit financer personnellement l'acquisition d'une voiture identique, que ce soit avec l'allocation mobilité, le budget mobilité ou l'indemnité kilométrique, la situation est beaucoup moins favorable sur le court terme après avoir cédé sa voiture de société. Dans notre cas de référence, nous avons pris l'hypothèse que la voiture était revendue à la fin du remboursement du crédit. Si par contre on décide de conserver le véhicule privé, le coût par année devient beaucoup plus faible après la fin du remboursement (+/- 2.800 euros lorsque l'on retire du calcul le coût du crédit et la valeur de revente de la voiture). Dans ce cas de figure, alors les alternatives peuvent être intéressantes (sur le long terme) car elles financeraient ce coût et rapporteraient de l'argent à l'utilisateur.

Il en va de même si le travailleur n'a plus besoin de l'usage d'une voiture mais nous entrons là aussi dans une question de préférence et c'est en dehors de mon hypothèse de base. Pour bénéficier dans les mêmes conditions d'une voiture identique, la voiture de société reste la meilleure option.

Voici un tableau récapitulatif des données obtenues lors de ce travail concernant notre voiture de référence. Comme mentionné précédemment, du point de vue du travailleur, c'est l'utilisation privé de la voiture de société qui lui coûte le moins cher. Pour la société, c'est l'indemnité kilométrique qui est la moins coûteuse, mais dans notre situation c'est la solution la moins avantageuse pour le travailleur.

	Voiture privée avec usage 100% privé	Voiture de société classique	Allocation mobilité	Budget mobilité : 3ème pilier	Indemnité kilométrique : Voiture privée avec usage professionnel
TRAVAILLEUR : coût moyen de l'utilisation privée du véhicule de référence	7.922,95 €	1.118,54 €	1.812,21 €	1.566,47 €	3.884,04 €
EMPLOYEUR : Coûts totaux pour la voiture de référence		10.263,98 €	8.065,51 €	10.263,98 €	5.459,73 €

7 Cas pratiques

7.1 Présentation

Maintenant que j'ai abordé les principaux éléments théoriques, je vais présenter le cas de deux autres voitures. Pour obtenir ces données, j'ai contacté une entreprise qui octroie des voitures de société afin d'avoir une base de calcul réaliste. L'entreprise concernée finance ses voitures par l'intermédiaire de contrats de leasing opérationnel. Ainsi, les frais d'amortissements, d'entretiens, de réparation, et les taxes seront donc remplacés par le loyer du leasing. Les seuls frais complémentaires à ajouter seront l'assurance ainsi que les frais de carburant (les frais mentionnés comportent déjà la partie de la TVA non déductible. Pour une question de facilité pour comparer les différentes données, je souhaite neutraliser le coefficient d'ancienneté présent dans le calcul de l'ATN. Je ne tiendrai donc pas compte de la date de la première mise en circulation. Ainsi, je prends pour hypothèse que la voiture est immatriculée le 1^{er} janvier de l'année de revenu qui sera concernée dans les simulations. Vous pouvez trouver le tableau d'informations complété par l'entreprise en annexe 9. Les voitures sont utilisées aussi bien pour un usage privé (km domicile-lieu de travail compris) que professionnel. Les bénéficiaires sont des employés qui optent pour la déduction de frais professionnels forfaitaires.

7.2 Voiture 1

La première voiture est une BMW, modèle 116d qui possède donc un moteur diesel. Elle émettrait 100 g/CO₂ par kilomètre. Sa valeur catalogue servant de base pour le calcul de l'ATN (ne tenant pas compte des réductions mais bien de la TVA réellement payée) s'élève à 30.324,70 euros. Le leasing coûte 3.960 euros par an sans compter l'assurance de 130 euros par an et le carburant pour 1.800 euros chaque année.

7.2.1 Calcul pour la voiture classique

7.2.1.1 IPP

ATN : Valeur Catalogue x (5,5% + (0,1% x (taux d'émission de CO₂ par km – taux de référence))) x coefficient depuis la première immatriculation x 6/7

ATN 2019 : 30.324,70 x (5,5% + (0,1% x (100 – 88))) x 6/7 x 1 = 1.741,50 €

ATN 2020 : 30.324,70 x (5,5% + (0,1% x (100 – 91))) x 6/7 x 1 = 1.663,53 €

ANT 2021 : 30.324,70 x (5,5% + (0,1% x (100 – 84))) x 6/7 x 1 = 1.845,47 €

Étant donné que le bénéficiaire opte pour la déduction des frais professionnels forfaitaire, il peut bénéficier d'une exonération de l'intervention de l'employeur pour les « autres » moyens de transport.

Montant imposable 2019 : $1.741,50 \text{ €} - 410 \text{ €} = 1.331,50 \text{ €}$

Montant imposable 2020 : $1.663,53 \text{ €} - 410 \text{ €} = 1.253,53 \text{ €}$

Montant imposable 2021 : $1.845,47 \text{ €} - 420 \text{ €} = 1.425,47 \text{ €}$

Étant donné que nous n'avons pas la situation fiscale de la personne qui en bénéficie, nous allons prendre le cas de la situation la moins favorable pour le contribuable. C'est-à-dire que l'on ne va appliquer aucune autre réduction de base imposable sur ce montant ni aucune autre déduction d'impôt possible. Je vais donc appliquer le taux marginal d'imposition de 50% en tenant compte d'une taxe communale de 8% supplémentaire calculée sur l'impôt. $50\% * 1.08 = 54\%$

Le coût fiscal réel potentiel par an pour le bénéficiaire est donc de :

2019 : $1.331,50 \times 54\% = 719,01 \text{ €}$

2020 : $1.253,53 \times 54\% = 679,90 \text{ €}$

2021 : $1.425,47 \times 54\% = 769,76 \text{ €}$

7.2.1.2 ISOC

Ancienne méthode : Tableau de déductibilité selon l'article l'ancien article 198bis CIR 92. Une émission de CO2 de 100g/km pour un moteur diesel correspond à 90% de déductibilité. La DNA est de 10%.

Nouvelle méthode : $120\% - (0,5\% \times \text{Coefficient carburant} \times \text{émission CO2 en g/km})$

$120\% - (0,5\% \times 1 \times 100) = \underline{70\%}$. La DNA est donc de 30%.

Les frais concernés par la limitation sont :

- Les loyers du leasing opérationnel : 3.960€
- Les frais de carburant : 1.800€
- Les frais d'assurance : 130€

DNA 2019 :

Avant l'année de revenu 2020, les frais de carburant ne subissaient pas la même limitation de déduction que les autres frais. Dû à cela, je vais utiliser la méthode la plus pratiquée pour réduire les charges du montant de l'ATN. Je vais répartir cet ATN en 30% frais de carburant et 70% pour les autres frais.

- DNA frais de carburant : $(1.800 - (30\% \times 1.741,50)) \times 25\% = 319,39 \text{ € de DNA}$
- DNA autres frais : $((3.960+130) - (70\% \times 1.741,50)) \times 10\% = 287,10 \text{ € de DNA}$
- DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN : $40\% \times 1.741,50 = 696,60 \text{ € de DNA}$
- TOTAL = $319,39 + 287,10 + 696,60 = 1.303,09\text{€ de DNA}$

Le taux normal d'imposition visé par l'article 215 du CIR92 est de 29% pour l'année de revenu 2019. Ainsi, si aucune déduction de base imposable n'est opérée (attention à la base minimum imposable constituée par la DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN), l'impôt calculé sur ces DNA s'élève à : $1303,09 \times 0,29 = 377,90\text{€ d'impôts}$.

DNA 2020 : Il n'y a plus lieu de faire la distinction entre les frais de carburant et les autres frais de sorte que

- La DNA ordinaire s'élève à : $((3.960 + 1.800 + 130) - 1.663,53) \times 30\% = 1.267,94\text{€}$
- La DNA à concurrence de l'ATN : $40\% \times 1.663,53 = 665,41\text{€}$
- TOTAL = $1.267,94 + 665,41 = 1.933,35\text{€ de DNA}$

Le taux normal à partir de 2020 est de 25%. L'impôt calculé s'élève donc à : $1.933,35 \times 0,25 = 483,34 \text{ € d'impôts}$.

DNA 2021 :

- La DNA ordinaire s'élève à : $((3.960 + 1.800 + 130) - 1.845,47) \times 30\% = 1.213,36\text{€}$
- La DNA à concurrence de l'ATN : $40\% \times 1.845,47 = 738,19\text{€}$
- TOTAL = $1.213,36 + 738,19 = 1.951,55\text{€ de DNA}$

Au taux normal de 25%, l'impôt est de : $1.951,55 \times 0,25 = 487,89\text{€}$

7.2.1.3 Cotisation de solidarité CO2

Cotisation de solidarité CO2 pour 2020 : $((100 \times 9) - 600) \times 1,3078 = 392,33\text{€}$

7.2.2 Allocation mobilité

Le régime de l'allocation mobilité était disponible entre 2018 et 2020. Je ne vais tenir compte que de l'année 2020 dans cet exemple. La valeur catalogue de la première voiture est toujours 30.324,70 euros. Pour rappel, la formule du montant de l'allocation est :

Valeur catalogue x 20% ou 24% (si carte carburant) x6/7

Ce qui va donc nous donner un montant à verser de :

$30.324,70 \times 24\% \times 6/7 = 6.238,22\text{€}$ par an. Ce qui revient à 519,85 euros par mois.

Ce montant est déductible suivant les dispositions de l'article 198bis et ce pourcentage doit être compris entre 75 et 95% dans notre cas, on sera donc à 75%. Le taux de dépenses non admises est donc de 25%.

Pour le travailleur :

Montant reçu : 6.238,22€/an

Montant imposable : $30.324,70 \times 4\% \times 6/7 = 1.039,70\text{€}$ → 1360 euros minimum

Impôt maximal dû (avec le taux mentionné précédemment de 54%) : 734,40€

Montant exonéré : $6.238,22 - 1.360 = 4.878,22\text{€}$

Montant « net » : $6.238,22 - 734,40 = 5.503,82\text{€}$ ce qui correspond à un net de 88,23% du brut perçu.

Pour l'entreprise :

Montant versé : 6.238,22€

DNA : $25\% \times 6.238,22 = 1.559,56\text{€}$

DNA en fonction d'une quotité de l'ATN : $1.360 \times 40\% = 544\text{€}$

Impôt sur les DNA : $25\% \times (1.559,56 + 544) = 525,89\text{€}$

Cotisation de solidarité CO2 : $((100 \times 9) - 600) \times 1,3078 = 392,33\text{€}$

Le coût réel de l'entreprise est : $6.238,22 + 525,89 + 392,33 = 7.156,44\text{€}$

L'entreprise paie un coût total de 7.156,44€ (coût fiscal inclus) pour que le travailleur bénéficie de 5.503,82€. Dans cette situation, 3 euros sur 4 payés par l'employeur arrivent dans la poche du travailleur (76,91%).

7.2.3 Budget mobilité

Total cost of ownership = prix mensuel du leasing ou de la location, augmenté des frais de carburant, de la cotisation CO2, de l'assurance, mais aussi de la TVA non déductible ainsi que l'impôt des sociétés sur les DNA voitures

$$\text{TCO} = 3.960 + 1.800 + 392,33 + 130 + 483,34 = 6.765,67\text{€ (2020)}$$

Ce budget pourra être réparti entre les 3 différents piliers. Le premier pilier concerne une voiture plus soucieuse de l'environnement. Mais le traitement est le même qu'une voiture de société classique. Lorsque le budget est alloué au second pilier, la charge est déductible dans le chef de l'employeur et l'avantage est exonéré pour le travailleur, nous n'allons donc pas regarder cette possibilité. On va donc se pencher sur le 3^e montant en « cash ».

Lors que le budget est alloué au 3^e pilier, il n'est pas soumis à l'impôt mais bien à une cotisation de sécurité sociale spéciale de 38,07%. Cela nous donne donc :

$$\text{Une cotisation de : } 6.765,67 \times 38,07\% = 2.575,69 \text{ euros}$$

Un montant « net » pour le travailleur : $6.765,67 - 2.575,69 = 4.189,98$ euros ce qui est moins avantageux pour le travailleur que l'allocation mobilité pour la même année. Pour l'entreprise, le budget mobilité est censé être neutre.

7.3 Voiture 2

Étant donné que les caractéristiques de la voiture de catégorie 2 ressemblent énormément à celles de la catégorie 1 abordée avec la première voiture, je vais directement analyser la situation de la troisième catégorie. Cette voiture est une Audi, modèle Q3 qui possède un moteur diesel. Elle émettrait 143 g/CO2 par kilomètre. Sa valeur catalogue servant de base pour le calcul de l'ATN (ne tenant pas compte des réductions mais bien de la TVA réellement payée) s'élève à 40.520,09 euros. Le leasing coûte 5.664 euros par an sans compter l'assurance de 125 euros par an et le carburant pour 2.400 euros chaque année.

Afin d'éviter de répéter les rappels qui ont été mentionnés lors des calculs concernant la première voiture, je vais directement présenter les chiffres obtenus en appliquant la même structure.

7.3.1 Calcul pour la voiture classique

7.3.1.1 IPP

$$\text{ATN 2019} : 40.520,09 \times (5,5\% + (0,1\% \times (143 - 88))) \times 6/7 \times 1 = 3.820,47 \text{ €}$$

$$\text{ATN 2020} : 40.520,09 \times (5,5\% + (0,1\% \times (143 - 91))) \times 6/7 \times 1 = 3.716,27 \text{ €}$$

$$\text{ANT 2021} : 40.520,09 \times (5,5\% + (0,1\% \times (143 - 84))) \times 6/7 \times 1 = 3.959,39 \text{ €}$$

$$\text{Montant imposable 2019} : 3.820,47 \text{ €} - 410 \text{ €} = 3.410,47 \text{ €}$$

$$\text{Montant imposable 2020} : 3.716,27 \text{ €} - 410 \text{ €} = 3.306,27 \text{ €}$$

$$\text{Montant imposable 2021} : 3.959,39 \text{ €} - 420 \text{ €} = 3.539,39 \text{ €}$$

Le coût fiscal réel potentiel par an pour le bénéficiaire est donc de :

$$2019 : 3.410,47 \times 54\% = 1.841,65 \text{ €}$$

$$2020 : 3.306,27 \times 54\% = 1.785,39 \text{ €}$$

$$2021 : 3.539,39 \times 54\% = 1.911,27 \text{ €}$$

7.3.1.2 ISOC

Ancien taux de déductibilité : émission CO2 entre 116 et 145g/km donne 75% de déductibilité et 25% DNA.

Nouvelle méthode de déductibilité : $120\% - (0,5\% * 1 * 143) = 48,5\%$ déductible et 51,50% de DNA.

Les frais concernés par la limitation sont :

- Les loyers du leasing opérationnel : 5.664€
- Les frais de carburant : 2.400€
- Les frais d'assurance : 125€

DNA 2019

Pour 2019, le calcul des DNA se présente de la manière suivante. Étant donné que le carburant est déductible à 75% et que les autres frais suivant la formule sont aussi déductibles pour le même pourcentage, je vais calculer la DNA d'un coup en déduisant la totalité de l'ATN de la somme des charges.

- DNA frais de voiture : $(5.664 + 125 + 2.400 - 3.820,47) \times 25\% = 1.092,13$ € de DNA
- DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN : $40\% \times 3.820,47 = 1.528,19$ € de DNA
- TOTAL = $1.092,13 + 1.528,19 = 2.620,32$ € de DNA
- Impôt = $2.620,32 \times 29\% = 759,89$ € d'impôts

DNA 2020

- La DNA ordinaire s'élève à : $((5.664 + 2.400 + 125) - 3.716,27) \times 51,50\% = 2.303,46$ €
- La DNA à concurrence de l'ATN : $40\% \times 3.716,27 = 1.486,51$ €
- TOTAL = $2.303,46 + 1.486,51 = 3.789,96$ € de DNA
- Impôt = $3.789,96 \times 25\% = 947,49$ euros d'impôts.

DNA 2021

- La DNA ordinaire s'élève à : $((5.664 + 2.400 + 125) - 3.959,39) \times 51,50\% = 2.178,25$ €
- La DNA à concurrence de l'ATN : $40\% \times 3.959,39 = 1.583,76$ €
- TOTAL = $2.178,25 + 1.583,76 = 3.762,01$ € de DNA
- Impôt = $3.762,01 \times 25\% = 940,50$ euros d'impôts.

7.3.1.3 Cotisation de solidarité CO2

Cotisation de solidarité CO2 pour 2020 : $((143 \times 9) - 600) \times 1,3078 = 898,44$ €

7.3.2 Allocation mobilité

Montant de l'allocation pour 2020 : $40.520,09 \times 24\% \times 6/7 = 8.335,56 \text{ €/an}$ ou 694,63€/mois

Pour le travailleur

Montant allocation : 8.335,56 €/an

Montant imposable : $40.520,09 \times 4\% \times 6/7 = 1.389,26 \text{ €}$

Impôt maximal dû (avec le taux mentionné précédemment de 54%) : 750,20 €

Montant exonéré : $8,335,56 - 1.389,26 = 6.946,30\text{€}$

Montant « net » : $8.335,56 - 750,20 = 7.585,36 \text{ €}$ ce qui correspond à un net de 91% du brut perçu.

Pour l'entreprise

Montant versé : 8.335,56 €/an

DNA : $25\% \times 8.335,56 = 2.083,89\text{€}$

DNA en fonction d'une quotité de l'ATN : $1.389,26 \times 40\% = 555,70 \text{ €}$

Impôt sur les DNA : $25\% \times (2.083,89 + 555,70) = 659,90 \text{ €}$

Cotisation de solidarité CO2 : $((143 \times 9) - 600) \times 1,3078 = 898,44\text{€}$

Le coût réel de l'entreprise par an est de : $8.335,56 + 659,90 + 898,44 = 9.893,90 \text{ €}$

7.3.3 Budget Mobilité

TCO pour 2020 = $5.664 + 2.400 + 898,44 + 125 + 947,49 = 10.034,93 \text{ €}$

Une cotisation de : $10.034,93 \times 38,07\% = 3.820,30 \text{ euros}$

Un montant « net » pour le travailleur : $10.034,93 - 3.820,30 = 6.214,63 \text{ euros}$ ce qui est moins avantageux pour le travailleur que l'allocation mobilité pour la même année. Pour l'entreprise, le budget mobilité est censé être neutre.

7.4 Récapitulatif des cas pratiques

Sur base de ce que nous avons calculé précédemment, on va regarder ensemble laquelle des formules de rémunération est la plus intéressante. Étant donné que nous ne disposons pas des données nécessaires afin de déterminer quels auraient été les coûts auxquels aurait dû faire face le particulier afin de bénéficier d'une voiture identique, on va évaluer la valeur de l'avantage autrement. Nous avons mesuré le coût de l'utilisation privée de la voiture de société par son coût fiscal. Nous avons aussi mesuré le coût de l'utilisation privée de la voiture identique en faisant la différence entre le coût auquel le particulier doit normalement faire face et l'indemnité nette perçue. Cela nous donne les deux formules suivantes :

- ⇒ Coût d'utilisation privé = Coût fiscal réel
- ⇒ Coût d'utilisation privé = Coûts normalement encourus – indemnité de l'alternative.

Ainsi lorsque le coût fiscal de la voiture de société est inférieur à la différence entre les coûts normalement encourus et l'indemnité de l'alternative, la voiture de société est plus avantageuse. Si ce n'est pas le cas, alors l'alternative est à privilégier.

Pour la première voiture, nous avons les données récapitulatives suivantes :

Voiture 1	Voiture de société classique
TRAVAILLEUR : coût moyen de l'utilisation privée du véhicule (1)	679,90 €
EMPLOYEUR : Coûts totaux pour la voiture (1)	6.765,67 €

Voiture 1	Allocation mobilité	Budget mobilité : 3ème pilier
Montant net perçu par le travailleur	5.503,82 €	4.189,98 €
Montant payé par l'entreprise	7.156,44 €	6.765,67 €
% qui de la dépense qui arrive dans le poche du travailleur	76,91%	61,93%

Dans cette situation, on va considérer que la voiture de société est plus avantageuse que le budget mobilité si les coûts auxquels le particulier aurait dû faire face pour en bénéficier personnellement sont supérieurs à 4.869,88 euros (679,90 + 4.189,98). Si le coût total est inférieur à ce montant, alors c'est le budget mobilité qui est le plus intéressant (sans considérer l'allocation mobilité car elle a disparu).

Pour la seconde voiture, le montant charnière est de 8.000,02 euros (1.785,39 + 6.214,63).

Voiture 2	Voiture de société classique
TRAVAILLEUR : coût moyen de l'utilisation privée du véhicule (2)	1.785,39 €
EMPLOYEUR : Coûts totaux pour la voiture (2)	10.034,93 €

Voiture 2	Allocation mobilité	Budget mobilité : 3ème pilier
Montant net perçu par le travailleur	7.585,36 €	6.214,63 €
Montant payé par l'entreprise	9.893,90 €	10.034,93 €
% qui de la dépense qui arrive dans le poche du travailleur	76,67%	61,93%

8 Interviews

8.1 Méthodologie

Pour la réalisation de ce travail, j'ai décidé d'interviewer aussi bien des entreprises qui octroient des voitures de société que de personnes qui en bénéficient. Mon objectif est donc d'avoir les deux points de vue afin de comprendre les comportements et le choix de chacun face à cet avantage. Ainsi, j'ai préparé deux questionnaires afin qu'ils soient adaptés à la cible. Cependant, les deux versions disposent d'une structure quasiment similaire. La première partie consiste à faire une brève description de l'usage des voitures de sociétés et la seconde consiste à donner une opinion ou une description d'une réaction face aux changements de politiques fiscales. L'étude réalisée correspond plus à un caractère qualitatif que quantitatif car j'ai sélectionné un échantillon réduit de trois entreprises et de trois travailleurs, mais avec des caractéristiques variées concernant l'utilisation de la voiture de société. Les exemplaires vierges des questionnaires et l'analyse des réponses se trouvent en annexes 10 à 13. Dans ce chapitre, je présenterai uniquement les points importants qui ressortent des réponses.

J'ai communiqué ce questionnaire en avance afin que la personne interviewée puisse avoir préparé les réponses. J'ai ensuite demandé l'organisation d'un débriefing afin d'avoir davantage de détails, des explications concernant des points où des précisions étaient nécessaires.

Pour une question de confidentialité, les personnes mentionnées seront anonymisées. Les seules informations les concernant qui seront divulguées correspondent au secteur d'activité de l'entreprise dans lesquelles elles opèrent ainsi que leur fonction pour comprendre leur rôle concernant la politique de voiture de société et évidemment l'usage qu'elles ont de celle-ci.

8.2 Résultats pour les entreprises

On retrouve à chaque fois la notion d'outil de travail nécessaire à la réalisation de l'activité professionnelle. Uniquement la première société a mis en évidence que la voiture pouvait représenter une rémunération alternative mais dans leur situation, c'était la seule solution possible (à cause des contraintes salariales du groupe). Malgré une fiscalité de moins en moins avantageuse, aucune des entreprises n'envisage de renoncer à cette pratique car elle est jugée « indispensable ». On assiste donc dans les 3 cas à une douce transition où la seconde entreprise met déjà des projets en place (test de voitures électriques et application d'un plan cafétéria). L'alternative du budget mobilité n'a cependant pas rencontré de succès dans ces 3 entités car elle manquait cruellement de popularité face à la tant appréciée voiture de société. Enfin, en ce qui concerne le futur de cette

pratique, leurs visions se ressemblent où l'on peut constater une taxation de plus en plus importante et dépendante du taux d'émission de CO2. Le parc automobile belge de voitures de société se dirigerait de plus en plus vers de l'électrique ou de l'hybride.

8.3 Résultats pour les travailleurs

Tous les travailleurs questionnés savent que la voiture représente un avantage considérable par rapport à la rémunération classique même s'ils n'ont pas mesuré exactement le bénéfice que ça leur apporte. On retrouve de nouveau la notion d'outil de travail mais aussi de rémunération secondaire. En ce qui concerne les alternatives, dans leur situation, aucune n'est aussi attrayante que la voiture de société classique. Le bénéfice généré chez les personnes interrogées ne les incite pas à chercher une autre option. Enfin, ils ont une vision commune qui décrit un traitement fiscal de moins en moins avantageux et une mutation du parc automobile des sociétés vers des véhicules plus respectueux de l'environnement.

9 L'avenir ?

D'une manière générale, le TCO (Total Cost of Ownership) des voitures électriques est toujours actuellement plus élevé que son homologue fonctionnant au diesel ou à l'essence. Le changement du parc automobile d'une société vers un plus respectueux de l'environnement a un coût. Le manque d'autonomie, le temps de rechargement, mais surtout l'infrastructure en Belgique ne permettent généralement pas de convertir totalement la voiture de société classique vers des modèles 100% électrique. La solution proposée par SD Worx serait alors de faire une transition vers des modèles disposant d'un moteur carburant mais avec des moteurs moins polluants. (SD WORX, 2020)

Emile Masset mentionne que les voitures électriques sont bien plus pratiques pour effectuer des petits trajets mais que cela nécessitait une bonne infrastructure (garage, borne de rechargement, etc.) car ce n'est pas toujours évident lorsque l'on vit en appartement par exemple. À l'opposé, on retrouve les voitures équipées de moteurs au diesel qui sont justement beaucoup plus pratiques pour les trajets de longues distances même si les moteurs sont plus polluants. (déduction des frais de voiture en 2020) (Masset, 2020b)

Pendant que j'écris ces lignes, un avant-projet de loi est en discussion et concerne la suppression pour 2026 de la déductibilité des frais de voitures fonctionnant à l'aide de carburants fossiles. Il semblerait que le gouvernement se soit enfin mis d'accord sur la suite des événements. Tout d'abord, concernant les voitures électriques, la déductibilité serait maintenue dans un premier temps à 100%. Cependant, une diminution progressive est envisagée. (Ridole, 2021)

Date d'acquisition du véhicule électrique	Pourcentage de déductibilité lié à ce véhicule
2026	100%
2027	95,0%
2028	90,0%
2029	82,5%
2030	75,0%
2031	67,5%

Cette réduction serait en partie due à l'impact budgétaire si l'ensemble des voitures de société était composé uniquement de voitures électriques en 2026. Cet impact représenterait un trou de 1

milliard d'euros à l'impôt des sociétés et un trou de 2 milliards d'euros dans les recettes en TVA et accises. (Scharff, 2021)

Ensuite, concernant les moteurs thermiques, il y aurait aussi une période de transition.

Date d'acquisition du véhicule thermique	Pourcentage de déductibilité maximal lié à ce véhicule
Avant 1 ^{er} juillet 2023	Régime actuel
Entre 1 ^{er} juillet 2023 et 31 décembre 2025	Plafond 75% à partir de 2025
2026	Plafond 50%
2027	Plafond 25%
2028	0%

Le ministre des Finances, Vincent Van Peteghem, aurait indiqué qu'il serait toujours possible de prendre des voitures avec un moteur thermique mais que ces derniers ne généreraient plus un avantage fiscal. Il précise aussi que les contrats existants ne seront pas affectés. Ce sont uniquement les nouvelles acquisitions qui seront concernées.

Les véhicules hybrides seraient aussi impactés car les frais de carburant qui y seraient liés ne pourraient être déductibles qu'à concurrence de 50% à partir du 1^{er} juillet 2023. L'objectif est d'encourager les conducteurs de ce type de transport de solliciter un maximum le moteur électrique. Cette mesure, comme la précédente, ne concerne que les voitures acquises à partir du 1^{er} juillet 2023.

Un incitant fiscal serait mis en place pour les particuliers pour l'installation de bornes de recharge au domicile entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 août 2024. Cet avantage se traduit par une réduction d'impôts d'un pourcentage sur une valeur maximale de 1.500 euros. Les différents taux sont présentés ci-dessous :

Entre 1 ^{er} septembre 2021 et 31 décembre 2022	45%
2023	30%
2024 (jusqu'au 31 août)	15%

Concernant les entreprises, cet incitant fiscal se traduit par une déduction fiscale améliorée selon la date d'acquisition.

Entre 1 ^{er} septembre 2021 et 31 décembre 2022	200% de déduction fiscale
Entre 1 ^{er} janvier 2023 au 31 août 2024	150% de déduction fiscale

Le budget mobilité subirait aussi certaines modifications. Afin de réduire l'impact écologique des travailleurs, de nouveaux modes de transports seront proposés comme les scooters électriques. La possibilité de financer les abonnements de transports publics pour les membres de la famille fera aussi son apparition avec une augmentation du rayon d'éligibilité à 10 kilomètres du lieu de travail pour le financement des frais de logement. Enfin, il sera possible d'avoir une « indemnité piéton » pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

10 Conclusion

Du point de vue du travailleur, la voiture de société reste un avantage considérable. Malgré une augmentation de l'ATN à cause de la variation des émissions de CO₂ de référence, son coût fiscal réel reste extrêmement faible par rapport aux coûts auxquels le bénéficiaire aurait dû faire face s'il avait acquis une voiture similaire par ses propres moyens. En ce qui concerne l'impôt des sociétés, le changement de formule de déductibilité a, en effet, modifié la dépense non admise à la hausse. Cette augmentation a fait croître l'impôt calculé sur cette DNA et la charge fiscale est venue incrémenter le coût total de détention de la voiture. Ce dernier reste quand même bien inférieur à la charge salariale nécessaire pour que le travailleur puisse financer, avec son supplément de rémunération nette, la voiture équivalente. De plus, nous avons vu que le changement de norme de mesure de l'émission CO₂ NEDC vers WLTP venait augmenter l'ATN et réduire le taux de déductibilité des frais à l'impôt des sociétés.

Concernant l'héritier de l'allocation mobilité, le budget mobilité pourrait être intéressant dans la mesure où le travailleur n'a pas besoin de financer un véhicule similaire à celui qu'il a cédé. Dans ce cas, il pourrait prendre une voiture de catégorie inférieure ou plus respectueuse de l'environnement (ou les deux) et bénéficier d'une somme d'argent supplémentaire. Cependant, il sera compliqué de financer un véhicule privé identique uniquement à l'aide de cette alternative. Utiliser sa voiture privée pour effectuer des kilomètres professionnels et bénéficier de l'indemnité kilométrique équivalente à celle des agents de l'État n'a pas non plus été plus avantageux pour notre situation de référence. Lors de notre analyse, du point de vue du travailleur, aucune des alternatives ne permet d'obtenir un coût d'utilisation privée (d'une voiture similaire) inférieur à celui de la voiture de société classique. Cependant, avec nos données concernant notre voiture de référence, les autres solutions de mobilités offrent un coût d'utilisation équivalent voir inférieur dans certain cas pour la société.

Pendant nos interviews, le caractère d'outil de travail de la voiture a fortement été mis en avant ainsi que la faible popularité des alternatives. Que ce soit par un manque de connaissance ou d'attrait pour ces dernières, la voiture de société reste la solution la plus utilisée par les entreprises pour leurs travailleurs. Pour chaque personne questionnée, leur vision concernant l'évolution du traitement fiscal des voitures de société donne une situation de moins en moins favorable pour les véhicules thermiques.

Enfin, il se pourrait, en effet, qu'une nouvelle réforme fiscale concernant la déductibilité des frais de voiture vienne mettre un coup de grâce aux moteurs fonctionnant au carburant fossile dans le but d'un verdissement du parc automobile belge. En attendant, la voiture de société reste selon mon analyse avantageuse pour le travailleur qui en bénéficie ainsi que pour la société qui l'octroie.

Enfin, pour répondre à notre question problème qui est : « Les voitures de société sont-elles toujours fiscalement intéressantes pour l'employeur mais aussi pour l'employé ? », en comparant les différents régimes fiscaux et les alternatives en fonction des données qui étaient à ma disposition, et en conservant mon hypothèse de base (le travailleur souhaite bénéficier d'une valeur d'avantage équivalente à la voiture qu'il avait à disposition), ma réponse est oui.

Cette analyse est une démarche qui sera à reproduire dans les prochaines années car la fiscalité des voitures de société s'apprête à changer radicalement.

11 Bibliographie

Code fiscal utilisé

Bourgeois, M., & Richelle, I. (2020). *Droit fiscal 2020-2021*. La Chartre.

Documents législatifs

2017-12-25—Loi portant réforme à l'impôt des sociétés. - M.B. 2017-12-29, p. 116422.

Consulté 15 février 2021, à l'adresse

[https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg_2.pl?language=fr&nm=2017014414
&la=F](https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg_2.pl?language=fr&nm=2017014414&la=F)

2018-03-30—Loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. - M.B. 2018-05-07, p.

38264. Consulté 23 mai 2021, à l'adresse

[https://www.stradalex.com/fr/sl_src_publ_leg_be_moniteur/toc/leg_be_moniteur_fr_070
52018_1/doc/mb2018011632](https://www.stradalex.com/fr/sl_src_publ_leg_be_moniteur/toc/leg_be_moniteur_fr_07052018_1/doc/mb2018011632)

2019-03-17—Loi concernant l'instauration d'un budget mobilité. - M.B. 2019-03-29, p. 31781.

Consulté 10 avril 2021, à l'adresse

[http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=l
oi&cn=2019031705](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2019031705)

Ouvrages et sites web

BDO. (2016, janvier 1). *Déduction TVA voitures de société : Trois méthodes de calcul*. BDO.

[https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2016/deduction-tva-voitures-de-societe-trois-
methodes](https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2016/deduction-tva-voitures-de-societe-trois-methodes), consulté le 26 novembre 2016

BDO. (2020). *Avantage de toute nature voitures de société : Émission de référence-CO2 pour*

2021. [https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2020/avantage-de-toute-nature-voitures-de-
societe-emission-de-reference-co2-pour-2021](https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2020/avantage-de-toute-nature-voitures-de-societe-emission-de-reference-co2-pour-2021), consulté le 23 février 2021

BUDGET MOBILITÉ. (2019, 2020). *Budgetmobilité*. lebudgetmobilité.be.

<https://lebudgetmobilite.be/fr>, consulté le 27/03/2021

- COLSON, Y. (2019). TVA – Déductions et taxations des utilisations privées de voitures automobiles – avantages de toute nature soumis à l’impôt sur les revenus. *Paccioli*, 495, P 6-11.
- Coutureau, F., & Evrard, O. (2018a). *Fiscalité et mobilité ISOC, IPP, TVA*. Anthemis.
- Coutureau, F., & Evrard, O. (2018b). La voiture de société est-elle encore fiscalement intéressante? *Bulletin Juridique et Social*, 605, P 7-10.
- Criel, P. (2018, 06). *Indemnité kilométrique plus élevée*. Partena Professional. <https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/indemnite-kilometrique-plus-elevee-partir-du-1er-juillet-2018>, consulté le 27 mai 2021
- Criel, P. (2019, juin 27). *Indemnité kilométrique plus élevée à partir du 1er juillet 2019*. Partena Professional. <https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/indemnite-kilometrique-plus-elevee-partir-du-1er-juillet-2019>, consulté le 27 mai 2021
- Criel, P. (2020, 06). *Indemnité kilométrique diminuée à partir du 1er juillet 2020*. Partena Professional. <https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/indemnite-kilometrique-diminue-partir-du-1er-juillet-2020>, consulté le 27 mai 2021
- De Splenter, A. (2020, septembre 21). *Emissions de CO2 WLTP : vers une augmentation mécanique de la charge fiscale des véhicules ?* monKEY. <https://monkeyclassic.kluwer.be/secure/documentview.aspx?id=mfma12959919&bron=doc&state=changed>, consulté le 26 novembre 2021
- Della Faille, A. (2018a, mai 21). *Frais de voitures et avantage de toute nature – Qu’est-ce qui change suite à la réforme de l’impôt des sociétés ?* monKEY. <https://monkeyclassic.kluwer.be/secure/documentview.aspx?id=mfma12809640&bron=doc&state=changed>, consulté le 26 novembre 2020

- Della Faille, A. (2018b, octobre 1). *Échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité ? Un régime dont l'attrait augmente avec la valeur du véhicule, son taux d'émission CO2, et l'utilisation limitée qui en est faite.* monKEY.
<https://monkeyclassic.kluwer.be/secure/documentview.aspx?id=mfma12821014&bron=doc&state=changed>, consulté le 26 novembre 2020
- Elsen, A. (2017, octobre 16). *Un plan cafétéria : Qu'est-ce que cela implique ?*
<https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/un-plan-cafeteria-quest-ce-que-cela-implique>, consulté le 10 mai 2021
- Evrard, O. (2018a). L'allocation de mobilité ou « cash for car ». *Bulletin Juridique et Social*, 618, p-12.
- Evrard, O. (2018b). Le point sur le budget mobilité. *Bulletin Juridique et Social*, 619, P-12.
- FISCAL TEAM. (2020, février 14). *Nouvelle fiscalité automobile : La fin des voitures de sociétés ?* Fiscalteam.be. <https://www.fiscalteam.be/blog/nouvelle-fiscalite-automobile-la-fin-des-voitures-de-societes/>, consulté le 20 avril 2021
- Ghysels, A. (2020, décembre 28). *Véhicules de société – ONSS : La cotisation CO2 au 1er janvier 2021.* <https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/vehicules-de-societe-onss-la-cotisation-co2-au-1er-janvier-2021>, consulté le 18 mai 2021
- Livis, G. (2019, novembre 9). *Calculez ici votre cotisation CO2 pour 2020.* FLEET.
<https://www.fleet.be/calculez-ici-votre-cotisation-co2-pour-2020/?lang=fr>, consulté le 18 mai 2021
- Masset, E. (2020a). ATN voiture 2020. *Sem. Fisc.*, 2020/95(n°409), 3-4.
- Masset, E. (2020b). Déduction des frais de voiture en 2020. *Sem. Fisc.*, 2020/96(n° 410), 1-3.
- Masset, E. (2020c). Les frais de voiture remboursés à une société qui met le véhicule à disposition sont entièrement déductibles par cette société. *Sem. Fisc.*, 2020/129(n° 443), 4-5.

- Masset, E. (2021). Contribution à l'utilisation d'une voiture de société et limitation des frais déductibles. *Sem. Fisc.*, 2021/13(n°468), 3.
- May, X., Ermans, T., & Hooftman, N. (2019). Les voitures de société : Diagnostics et enjeux d'un régime fiscal. *Brussels Studies*. <https://doi.org/10.4000/brussels.2366>, consulté le 20 mai 2021
- PARTENA. (2019, décembre 13). *Véhicules de société : Cotisation CO2 au 1er janvier 2020*. Partena. <https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/vehicules-de-societe-cotisation-co2-au-1er-janvier-2020>, consulté le 26 novembre 2020
- Quelles sont les 20 voitures de société les plus populaires du moment ?* (2020, novembre 10). Jobat.be. <https://www.jobat.be/fr/art/quelles-sont-les-20-voitures-de-societe-les-plus-populaires-du-moment>, consulté le 4 mai 2021
- Ridole, M. (2021, mai 19). *Que prévoit la réforme fiscale des voitures de société?* L'Echo. <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/federal/que-prevoit-la-reforme-fiscale-des-voitures-de-societe/10306555.html>, consulté le 25 mai 2021
- Scharff, C. (2021, mai 7). *Le gouvernement De Croo divisé sur la réforme des voitures de société*. L'Echo. <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/economie/le-gouvernement-de-croo-divise-sur-la-reforme-des-voitures-de-societe/10304283.html>, consulté le 25 mai 2021
- Schreiber, L. (2020, février 17). *La fiscalité automobile en 2020*. Mosal.be. <https://www.mosal.be/categories/points-de-droit-11532/articles/la-fiscalite-automobile-en-2020-2505.htm>, consulté le 10 février 2021
- SD WORX. (2020, janvier 29). *Une voiture de société en 2020 : À quels aspects doit-il être attentif?* sdworx.be. <https://www.sdworx.be/fr-be/blog/remuneration/choisir-une-voiture-de-societe-a-quoi-l-employeur-doit-il-etre-attentif>, consulté le 24 novembre 2020
- SECUREX. (2020, juin 26). *L'indemnité kilométrique pour déplacement de service au 1er juillet 2020*. Securex. <https://www.securex.eu/lex->

go.nsf/vwNewsWgfisc_fr/2B2ED6D294800D60C12585930038D3AA?OpenDocument,
consulté le 24 novembre 2020

SOCIAL SECURITY. (2020). *Véhicules de société*. Social Security.

https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/special_contributions/companycar.html, consulté le 26 novembre 2020

Soetaert, J. (2017). La dépense non admise de 17 % ou 40 % sur l'ATN voiture, aussi en cas de contribution propre depuis le 1er janvier 2017. *Sem. Fisc.*, 2017/8(n° 274), 7-8.

SPF Finance. (2015a, octobre 16). *Avantage de toute nature*. SPF Finances.

https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/definition, consulté le 3 mai 2021

SPF Finance. (2015b, octobre 16). *Forfait et frais réels*. SPF Finances.

https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/forfait_et_frais_reels, consulté le 26 novembre 2020

SPF Finance. (2015c, octobre 16). *Forfait et frais réels*. SPF Finances.

https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/autres_deplacements_professionnels/forfait_et_frais_reels, consulté le 26 novembre 2020

SPF Finance. (2020a). *Nouvelles Règles de calcul et FAQ : Avantage de toute nature résultat de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur/entreprise*. finance.belgium.be.

<https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/121-faq-voitures-de-societe-2020-20200327.pdf>, consulté le 23 février 2021

SPF Finance. (2020b). *Voitures de société*. SPF Finances.

https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/voitures_de_societe, consulté le 27 novembre 2020

SPF Finance. (2020c, février 6). *Faux hybrides*. SPF Finances.

<https://finances.belgium.be/fr/faq/faux-hybrides>, consulté le 15 mai 2021

- SPF Finance. (2020d, décembre 15). *Émission de référence-CO2 pour 2021*. SPF Finances.
<https://finances.belgium.be/fr/Actueel/%C3%A9mission-de-r%C3%A9f%C3%A9rence-co2-pour-2021>, consulté le 4 mai 2021
- STEPSTONE. (s. d.). La voiture de société : Avantages et inconvénients. *stepstone.be.*, à l'adresse <https://www.stepstone.be/conseils-de-carriere/la-voiture-de-societe-avantages-et-inconvenients/>, consulté le 26 novembre 2020
- UCM. (2020, juin 25). *Indemnité pour déplacements professionnels 2020*. UCM.
<https://www.ucm.be/actualites/indemnite-kilometrique-pour-deplacements-professionnels-en-2020>, consulté le 26 novembre 2020
- UCM. (2021). *Les frais de déplacement*.
<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjO1PrhrtHwAhW0sBQKHTiMB0AQFjAGegQIDRAD&url=https%3A%2F%2Fwww.ucm.be%2Fdocuments%2Fgestion-du-personnel%2Finfo-sociale-les-frais-de-deplacement&usq=AOvVaw1oKHPzoXI5APlhgHDIQD5I>, consulté le 17 mai 2021
- Van Hemelen, R. (2019). Frais de voiture : Qui osera s'atteler à la prochaine réforme ? *Paccioli*, 495, P 1-5.
- Vandebroucke, A., Mezoued, A. M., & Vaesen, J. (2019). *Voitures de Société et Mobilité Durable : Diagnostic et Enjeux*. Editions de l'Université de Bruxelles.
- Vander Linden, M. (2006). Avantage de toute nature. *Paccioli*, 216, p 1-2.
- Vannieuwenhuysse, J.-L. (2019a, février 28). *Cash-for-car : La réglementation à la loupe*. *sdworx.be*. <https://www.sdworx.be/fr-be/blog/remuneration/car-for-cash-reglementation-a-la-loupe-calcul>, consulté le 24 novembre 2020
- Vannieuwenhuysse, J.-L. (2019b, mars 1). *Budget mobilité : Les règles à respecter*. *sdworx.be*. <https://www.sdworx.be/fr-be/blog/remuneration/budget-mobilite-les-regles-a-respecter>, consulté le 24 novembre 2020

Vannieuwenhuysse, J.-L. (2020, février 27). *Cash for car disparaît : Le budget mobilité*

constitue-t-il une alternative ? sdworx.be. <https://www.sdworx.be/fr->

[be/blog/remuneration/cash-for-car-disparait-le-budget-mobilite-alternative](https://www.sdworx.be/fr-be/blog/remuneration/cash-for-car-disparait-le-budget-mobilite-alternative), consulté le

24 novembre 2020

Wellemans, N. (2019). Rémunérations alternatives : Tour d'horizon des nouveautés 2019.

Bulletin Juridique et Social, 640, P.7-10.

Wellemans, N. (2020, décembre 3). *Allocation de mobilité (cash for car) : Plus possible en*

2021 ! | Group S. GROUP S. <https://www.groups.be/fr/actualites/articles->

[juridiques/Allocation-de-mobilit-cash-for-car-plus-possible-en-2021-](https://www.groups.be/fr/actualites/articles-juridiques/Allocation-de-mobilit-cash-for-car-plus-possible-en-2021-), consulté le 25 mai


2021

Zeyen, G. (2019). Pas de limitation de la déduction des frais de voiture remboursés. *Bulletin*

Juridique et Social, 2019/625, 12.

12 Annexes

1 : Catalogue Mercedes pour le modèle classe A 180 d.

Le Classe A Business Solution						
Liste de prix. Valable à partir du 11 janvier 2021.						
Mercedes-Benz 						
Prix	Lignes	Equipements optionnels	Données techniques			
<h3>Hatchback</h3>						
	Cylindrée (cm ³) ch fiscaux	Puissance max. (kW/ch) Couple max. (Nm) Puissance du système	Émissions de CO ₂ (g/km) cycle mixte, WLTP cycle mixte, NEDC	Consommation (l/100 km) cycle mixte, WLTP cycle mixte, NEDC	Norme EURO	Prix catalogue conseillé TVA incluse Hors TVA
A 180 Business Solution	1.332 7 ch	100 kW / 136 ch 200 Nm	134 - 140 121 - 122	5,9 - 6,2 6,6	AP 6d-ISC-FCM	33.275,00 27.500,00
A 180 d Business Solution	1.950 10 ch	85 kW / 160 ch 280 Nm	127 - 134 115 - 123	4,8 - 5,1 4,4 - 4,7	AP 6d-ISC-FCM	33.275,00 27.500,00
A 200 d Business Solution	1.950 10 ch	110 kW / 150 ch 320 Nm	128 - 131 112	4,9 - 5,0 4,3	AP 6d-ISC-FCM	37.510,00 31.000,00
A 250 e Business Solution	1.332 7 ch	118 kW / 160 ch + 75 kW / 102 ch 330 Nm 160 kW / 218 ch 450 Nm	23 - 25 32	1,0 - 1,1 1,4	AP 6d-ISC-FCM	42.955,00 35.500,00

2 : Proposition de financement selon l'offre de Mercedes

Calculer votre mensualité

Type de client Particulier
Produit financier Financement
Prix de vente TVAC 33.880 euro
Acompte 5.082 euro
Durée 48 Mois

Offre

Mensualité^[a]:

624 euro

Prix au comptant
33.880 euro

Acompte
5.082 euro

Montant du crédit
28.798 euro

Taux débiteur annuel fixe
1,97 %

Taux Annuel Effectif Global (TAEG)
1,99 %

Durée
48 Mois

Montant total dû (hors acompte)
29.972 euro

[Car Configurator](#)

[Essai sur route](#)

3 :Tableau de remboursement en fonction des informations de l'annexe 2

Tableau de remboursement

Montant emprunté	28.798,00 €		
Intérêt	1,99% (TAEG <==> TX mens)	0,16%	
Durée	48		
Annuité constante	624,43 €		

mensualité	Capital	Intérêts	Mensualité	Capital restant du
0				28.798,00 €
1	577,10 €	47,33 €	624,43 €	28.220,90 €
2	578,05 €	46,38 €	624,43 €	27.642,85 €
3	579,00 €	45,43 €	624,43 €	27.063,86 €
4	579,95 €	44,48 €	624,43 €	26.483,91 €
5	580,90 €	43,52 €	624,43 €	25.903,01 €
6	581,86 €	42,57 €	624,43 €	25.321,15 €
7	582,81 €	41,61 €	624,43 €	24.738,34 €
8	583,77 €	40,65 €	624,43 €	24.154,57 €
9	584,73 €	39,70 €	624,43 €	23.569,84 €
10	585,69 €	38,73 €	624,43 €	22.984,15 €
11	586,65 €	37,77 €	624,43 €	22.397,49 €
12	587,62 €	36,81 €	624,43 €	21.809,88 €
13	588,58 €	35,84 €	624,43 €	21.221,29 €
14	589,55 €	34,88 €	624,43 €	20.631,74 €
15	590,52 €	33,91 €	624,43 €	20.041,22 €
16	591,49 €	32,94 €	624,43 €	19.449,73 €
17	592,46 €	31,96 €	624,43 €	18.857,27 €
18	593,44 €	30,99 €	624,43 €	18.263,84 €
19	594,41 €	30,01 €	624,43 €	17.669,43 €
20	595,39 €	29,04 €	624,43 €	17.074,04 €
21	596,37 €	28,06 €	624,43 €	16.477,67 €
22	597,35 €	27,08 €	624,43 €	15.880,33 €
23	598,33 €	26,10 €	624,43 €	15.282,00 €
24	599,31 €	25,11 €	624,43 €	14.682,69 €
25	600,30 €	24,13 €	624,43 €	14.082,39 €

26	601,28 €	23,14 €	624,43 €	13.481,11 €
27	602,27 €	22,15 €	624,43 €	12.878,84 €
28	603,26 €	21,17 €	624,43 €	12.275,58 €
29	604,25 €	20,17 €	624,43 €	11.671,33 €
30	605,24 €	19,18 €	624,43 €	11.066,08 €
31	606,24 €	18,19 €	624,43 €	10.459,85 €
32	607,24 €	17,19 €	624,43 €	9.852,61 €
33	608,23 €	16,19 €	624,43 €	9.244,38 €
34	609,23 €	15,19 €	624,43 €	8.635,14 €
35	610,23 €	14,19 €	624,43 €	8.024,91 €
36	611,24 €	13,19 €	624,43 €	7.413,67 €
37	612,24 €	12,18 €	624,43 €	6.801,43 €
38	613,25 €	11,18 €	624,43 €	6.188,18 €
39	614,26 €	10,17 €	624,43 €	5.573,93 €
40	615,27 €	9,16 €	624,43 €	4.958,66 €
41	616,28 €	8,15 €	624,43 €	4.342,39 €
42	617,29 €	7,14 €	624,43 €	3.725,10 €
43	618,30 €	6,12 €	624,43 €	3.106,79 €
44	619,32 €	5,11 €	624,43 €	2.487,47 €
45	620,34 €	4,09 €	624,43 €	1.867,14 €
46	621,36 €	3,07 €	624,43 €	1.245,78 €
47	622,38 €	2,05 €	624,43 €	623,40 €
48	623,40 €	1,02 €	624,43 €	0,00 €

TOTAL	28.798,00 €	1.174,41 €	29.972,41 €	
--------------	--------------------	-------------------	--------------------	--

4 : Calcul des frais de carburant moyen : (Source FEBIAC)

s. Principales caractéristiques des voitures et voitures de société		
Belangrijkste kenmerken van wagens en bedrijfswagens		
	Voitures privées Privéwagens	Voitures de société Bedrijfswagens
MONITOR 2017		
Proportion Aandeel	89,50%	10,50%
Distance annuelle moyenne (km) Gemiddelde jaarlijkse afstand (km)	16.074	29.615
Distance annuelle à l'étranger (km) Jaarlijkse afstand in het buitenland (km)	2.700	5.300
Age moyen (années) Gemiddelde leeftijd (jaar)	7	3
Distance moyenne par trajet (km) Gemiddelde afstand per traject (km)	14	23
Durée moyenne par trajet (min) Gemiddelde reistijd (min)	19	27
Vitesse moyenne (km/h) Gemiddelde snelheid (km/h)	44	54
Source : Enquête nationale de mobilité 2017 - MONITOR		
Bron: Nationale mobiliteitsenquête 2017 - MONITOR		

Je prends pour hypothèse que les kilomètres parcourus par les voitures privées concernent un usage privé. La différence entre ces kilomètres et ceux de la voiture de société, selon mon hypothèse, correspondraient alors à l'utilisation professionnelle. Avec un prix moyen :

Groupe de produits	Produit	± 2020
↓ Essences	Essence 95 RON E5 (€/L)	1,3890
	Essence 95 RON E10 (€/L)	1,3492
	Essence 98 RON E5 (€/L)	1,4172
	Essence 98 RON E10 (€/L)	1,3861
↓ Gasoil Diesel routier	Diesel B7 (€/L)	1,3679
	Diesel B10 (€/L)	1,3443
	Diesel B20 (€/L)	1,3694
	Diesel B30 (€/L)	1,4194
	Diesel XTL (€/L)	2,2502

Selon le site Total.fr, le B7 est le diesel le plus répandu et le plus utilisé.

Notre voiture de référence ayant une consommation moyenne de 4,9 l/100 (moyenne entre les consommations maximales NEDC et WLTP), nous avons un coût de carburant moyen de :

$$16.074\text{km} \times 4,9\text{l}/100\text{km} \times 1,3679\text{€/l} = \underline{1.077,40\text{€}}$$

Lorsque la société octroie une carte de carburant, je vais prendre le kilométrage total des voitures de société et la charge liée s'élève à :

$$29.615\text{km} \times 4,9\text{l}/100\text{km} \times (1,3679/1,21 + 0,65 * (1,3679/1,21 * 0,21)) = \underline{1.864,43\text{€}}$$

5 : Simulation d'assurance pour la voiture Mercedes Class A.

Cette simulation a été réalisée sur base de mes informations personnelles avec les données du véhicule de référence. Ainsi, on peut se donner une idée du coût d'une assurance RC pour le véhicule s'il est mis en circulation en 2020.

Votre sélection

	Responsabilité Civile (RC)	€ 720,46/ an
✓	Protection juridique	€ 54,00/ an
✓	Assurance conducteur	€ 48,00/ an
✓	Véhicule de remplacement en cas d'accident en Belgique	€ 19,99/ an
✓	Véhicule de remplacement et assistance en cas de panne en Belgique	€ 64,98/ an
✓	Assistance à l'étranger	€ 30,00/ an
Votre prime totale		€ 937,43/ an
Frais et taxes compris		€ 82,12/ mois*

Vos avantages chez Yuzzu

6 : Taxe de circulation, taxe de mise en circulation et éco-malus

Voitures, voitures mixtes et minibus		
Cylindrée (en cc)	Puissance fiscale (CV)	Taxe de circulation en €
<750	4 et moins	83,95 €
751 – 950	5	105,07 €
951 – 1.150	6	151,93 €
1.151 – 1.350	7	198,40 €
1.351 – 1.550	8	245,39 €
1.551 – 1.750	9	292,38 €
1.751 – 1.950	10	338,71 €
1.951 – 2.150	11	439,56 €
2.151 – 2.350	12	540,41 €
2.351 – 2.550	13	640,99 €
2.551 – 2.750	14	741,84 €
2.751 – 3.050	15	842,69 €
3.051 – 3.250	16	1 103,78 €
3.251 – 3.450	17	1 365,01 €
3.451 – 3.650	18	1 626,37 €
3.651 – 3.950	19	1 886,94 €
3.951 – 4.150	20	2 148,30 €
Plus de 20 CV		2 148,30 € + 117,22 € par cheval vapeur

Taxe de circulation		
KW	CV	Neuf
->70	8	61,50
71-85	9/10	123,00
86-100	11	495,00
101-110	12/14	867,00
111-120	15	1.239,00
121-155	16/17	2.478,00
>155	>17	4.957,00

Composante éco-malus pour les véhicules émettant plus de 145 gr de CO₂/km

Emission de CO ₂ en gr/km	146 - 155	156 - 165	166 - 175	176 - 185	186 - 195	196 - 205	206 - 215	216 - 225	226 - 235	236 - 245	246 - 255	+ de 255
Montant en €	100 €	175 €	250 €	375 €	500 €	600 €	700 €	1.000 €	1.200 €	1.500 €	2.000 €	2.500 €

7 : Valeur de reprise

Vendre ▾ Estimer sa voiture Informations ▾ Magazine

Estimation: 14 300 €

Votre voiture: Mercedes-Benz A-Klasse A 180 d, 2016

**Entrez les informations de votre voiture et
recevez le prix de vente**

La valeur d'entre et de réparation a été obtenue en contactant par téléphone un garage Mercedes. Un petit entretien coûte 400 euros et doit être alterné avec un gros entretien qui coûte 600 euros. Étant donné qu'il est extrêmement compliqué d'estimer le coût moyen de réparations (dû à la nature de celle-ci), je considère que ces dernières sont comprises dans le coût de l'entretien.

8 : Rémunérations

Charge patronale supplémentaire	26.153,71 €	32,00% du brut
Brut	19.813,42 €	
ONSS	2.589,61 €	13,07% du brut
Brut imposable	17.223,80 €	86,93% du brut
Impôt	9.300,85 €	54,00% du brut imposable
Net	7.922,95 €	46,00% du brut imposable

Charge patronale supplémentaire	9.419,55 €	32,00% du brut
Brut	7.136,03 €	
ONSS	932,68 €	13,07% du brut
Brut imposable	6.203,35 €	86,93% du brut
Impôt	3.349,81 €	54,00% du brut imposable
Net	2.853,54 €	46,00% du brut imposable

Charge patronale supplémentaire	10.263,98 €	32,00% du brut
Brut	7.775,74 €	
ONSS	1.016,29 €	13,07% du brut
Brut imposable	6.759,45 €	86,93% du brut
Impôt	3.650,10 €	54,00% du brut imposable
Net	3.109,35 €	46,00% du brut imposable

9 : Informations concernant les 3 voitures du cas pratique

	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3
Marque	BMW	Mercedes	Audi
Model	116d	A 180d sedan	Q3
Carburant	Diesel	Diesel	Diesel
Emission CO2 (g/km)	100	100	143
Valeur catalogue (TVA comprise) servant de base pour le calcul de l'ATN	30.324,70 €	33.502,32 €	40.520,09 €
% de déductibilité de TVA	50	50	50
Date de la première immatriculation	15-09-20	22-09-20	29-01-21
Coût du leasing opérationnel par an (comprenant toutes les charges sauf le carburant et l'assurance).	3.960,00 €	4.704,00 €	5.664,00 €
Coût en carburant par an (moyenne ou chiffres réels)	1.800,00 €	1.800,00 €	2.400,00 €
Coût de l'assurance par an	130,00 €	130,00 €	125,00 €

Questionnaire : Personne physique

Je suis étudiant à HEC en sciences de gestion et mon travail de fin d'études concerne la fiscalité des voitures de société. Mon objectif est de déterminer si la voiture de société est toujours un avantage fiscalement avantageux malgré les différents changements de traitement fiscal. Pouvez-vous répondre à ces quelques questions sur la seconde page ?

Questions :

Description de la méthode de fonctionnement actuelle.

1. Pour quelle raison bénéficiez-vous d'une voiture de société ?
2. Depuis combien de temps en avez-vous une à disposition ?
3. Comment qualifieriez-vous l'utilisation de votre voiture de société ? (Principalement professionnelle, mixte, principalement privée)

Réaction face aux changements fiscaux

4. Pensez-vous, avec la situation actuelle, qu'une voiture de société est toujours intéressante fiscalement ? Et pourquoi ?
5. Avez-vous déjà calculé/prêté attention à l'avantage de toute nature (ATN) sur lequel vous êtes imposé ?
6. Si vous avez eu le choix de votre voiture de société, L'ATN est-il un élément important lors de ce choix ?
7. Avez-vous déjà changé de voiture de société pour un véhicule moins polluant ? Si oui, était-ce un choix ou une obligation ?
8. Avez-vous déjà envisagé de ne plus bénéficier de voitures de société et de prendre un véhicule personnel (ou autre moyen de transport) ?
9. Pensez-vous que votre employeur puisse décider un jour de ne plus octroyer de voiture de société à cause d'une déduction des frais de moins en moins favorable ?
10. Avez-vous déjà mesuré le coût annuel d'un véhicule correspondant à votre voiture de société si vous l'aviez acquis en tant que véhicule personnel ?
11. Vous êtes-vous déjà renseigné concernant les alternatives (budget mobilité, etc.) à la voiture de société et pensez-vous qu'une de ces alternatives pourrait être intéressante dans votre situation ?
12. Comment voyez-vous la situation future de la fiscalité des voitures de sociétés ?

11 : Questionnaire vierge pour les entreprises qui octroient des voitures de société.

Questionnaire : Entreprise

Je suis étudiant à HEC en sciences de gestion et mon travail de fin d'études concerne la fiscalité des voitures de société. Mon objectif est de déterminer si la voiture de société est toujours un avantage fiscalement avantageux malgré les différents changements de traitement fiscal. Pouvez-vous répondre à ces quelques questions sur la seconde page ?

Questions :

Description de la méthode de fonctionnement actuelle.

1. Pour quelle(s) raison(s) mettez-vous à disposition des travailleurs des voitures de société ?
2. Quel est le nombre de travailleurs dans l'entreprise (en Belgique) et combien y a-t-il de voitures de sociétés à leur disposition ?
3. Quelle est la méthode de financement des voitures (achat, leasing...) ?
4. Quelle est la durée d'utilisation des voitures, du contrat de leasing ?
5. Qui peut en bénéficier et sous quelles conditions ?
6. Comment les voitures qui composent la flotte sont-elles sélectionnées ? Citez les critères utilisés et leur importance. (Émission CO2, prix catalogue...)
7. Si un choix de voiture est offert au travailleur qui peut bénéficier d'une voiture de société, comment peut-il effectuer ce choix ? (Liste, budget...)

Réaction face aux changements fiscaux

8. Pensez-vous, avec la situation actuelle, qu'une voiture de société est toujours intéressante fiscalement ? Et pourquoi ?
9. Avez-vous mesuré l'impact des différents changements fiscaux à votre flotte de voitures ? (Coût fiscal, variation des DNA...) Si oui, pouvez-vous nous communiquer votre mesure ?
10. Avez-vous déjà effectué des changements concernant votre parc automobile à cause de modifications de réglementation fiscale ? Si oui, lesquels ? (Changement de marque/modèle, réduction du nombre de voitures...)
11. Avez-vous déjà envisagé de ne plus octroyer de voitures de sociétés suite à ces changements ?
12. Vous êtes-vous déjà renseigné concernant les alternatives (budget mobilité, etc.) à la voiture de société et pensez-vous qu'une de ces alternatives pourrait être intéressante dans votre situation ?
13. Comment voyez-vous la situation future de la fiscalité des voitures de sociétés ?

Entreprise 1

Pour cette interview, j'ai eu la possibilité de questionner le directeur financier et du contrôle (Director Finance and Controlling).

L'entreprise concernée opère dans le secteur de la distribution de produits de nettoyage et emploie en Belgique 41 personnes. La société met à disposition de ses travailleurs 23 voitures de sociétés via un leasing opérationnel d'une durée entre 4 et 5 ans par contrat. Il y a principalement deux raisons à l'octroi de ces voitures. Premièrement, la voiture constitue un outil de travail. Ce sont, en effet, les représentants commerciaux qui bénéficient principalement des véhicules pour un usage professionnel. Cependant, d'autres travailleurs peuvent aussi en bénéficier en tant que supplément de rémunération. La voiture constitue, dans cette situation, un élément important du « package » salarial. Pour y être éligible dans ces conditions, il faut au moins être au poste de responsable d'un département. Selon la politique du groupe dans lequel la société interviewée fait partie, les travailleurs ont des plafonds de rémunérations nettes par fonction qu'ils ne peuvent pas dépasser. L'avantage de la voiture de société est donc une option non négligeable pour « contourner » ce système.

Les différentes voitures utilisées sont sélectionnées principalement selon leur « Total Cost of Ownership ». Cette notion, abordée précédemment dans mon travail, correspond au coût total pour l'entreprise, charge fiscale incluse. En plus de ce critère, les véhicules qui peuvent être sélectionnés doivent disposer d'au moins quatre portes et ne pas être décapotables.

Concernant les changements fiscaux, l'entreprise considère que les voitures de sociétés sont toujours autant intéressantes fiscalement pour le travailleur. La formule de l'ATN n'a, en effet pas beaucoup changé. Cependant pour les sociétés, cette politique est toujours intéressante même si elle est de moins en moins attrayante.

Même si la société n'a pas mesuré l'impact direct lié aux changements de traitement fiscaux concernant les voitures, elle est en train de revoir sa « Car Policy » pour y inclure doucement des véhicules électriques. Étant donné que le groupe est sensible concernant l'impact sur l'environnement (lié au secteur d'activité), l'entreprise dispose « d'incentives » pour motiver les travailleurs à prendre des voitures moins polluantes (augmentation des budgets).

Malgré une politique fiscale de moins en moins attrayante, la société n'envisage pas la possibilité de retirer cet avantage, car les représentants en ont besoin comme outils de travail et c'est l'option la plus adéquate pour contourner la « limitation salariale nette » du groupe.

J'ai donc demandé si l'entreprise avait déjà considéré les alternatives à la voiture de société (allocation mobilité, budget mobilité, etc.) comme solution mais ce n'est pas le cas. Elle ne s'est pas renseignée davantage concernant ces alternatives à cause du manque de popularité de celles-ci.

Selon le directeur financier, la situation fiscale des voitures de société va dépendre de plus en plus de l'émission CO2 (plus lourdement qu'actuellement). Il met aussi en évidence que les changements fiscaux sont plus difficiles à suivre et que les médias peuvent transmettre des informations erronées quant aux modifications futures de la politique fiscale belge. Il précise qu'il avait déjà agi de manière préventive lorsque les médias avaient relayé l'information que les moteurs diesels allaient être fortement pénalisés. Il avait ainsi repris quelques voitures disposant d'un moteur essence qui consomme malheureusement plus que les moteurs diesel. Ces derniers n'étant pas tant affecté par un changement de politique fiscale, l'entreprise a pris la décision de ne plus agir de manière proactive. Ainsi, lors de l'annonce du projet de changement radical du parc automobile belge concernant les voitures de sociétés en 2026, il attendra qu'une décision claire soit prise avant d'agir.

En conclusion à cette interview, la voiture de société est un outil de travail et un élément important du « package » salarial. L'entreprise continuera d'octroyer des voitures de sociétés malgré une fiscalité moins attrayante. Afin de correspondre aux normes du groupe, elle envisage de se tourner quand même vers un parc automobile plus respectueux de l'environnement sans pour autant réaliser une transition brutale. Aucune alternative à cet avantage n'est envisagée par manque de connaissance et de popularité.

Entreprise 2

Pour cette seconde interview, j'ai eu la chance de questionner directement le « Fleet Manager » d'une société active dans le secteur de l'audit financier.

L'entreprise compte 1.450 collaborateurs en Belgique pour un total de 1.250 voitures de sociétés. Ces véhicules sont financés par le biais d'un leasing opérationnel d'une durée entre 3 et 4 ans par contrat. À partir du moment où le travailleur doit se rendre chez le client dans le cadre de ses fonctions, il bénéficiera d'une voiture de société. L'objectif principal de l'octroi de ces voitures concerne donc un usage professionnel. Les deux facteurs primordiaux lors de la sélection des modèles qui composent la flotte sont le « TCO » et l'émission CO2 (qui influence le TCO). Les travailleurs pourront, en fonction de leur rang dans la hiérarchie, sélectionner un véhicule de différente catégorie. La première catégorie concerne les nouveaux arrivants et dans ce cas, la voiture octroyée est imposée. La seconde catégorie offre une liste de 5 voitures avec un équipement fixe. La troisième catégorie permet aussi de choisir un véhicule parmi une liste mais cette fois-ci, le travailleur dispose de plus de liberté et peut choisir les différents équipements qui composent la voiture. Nous retrouvons dans ces listes deux voitures qui elles aussi ne peuvent pas correspondre à des voitures de plaisir (comme pour l'entreprise précédente).

La société considère toujours la voiture de société comme avantageuse. Le « fleet manager » mentionne que cet élément reste intéressant surtout si l'on suit les normes écologiques avec les véhicules hybrides et électriques. Il ajoute que les automobiles fonctionnant à l'essence ou au diesel sont toujours attrayantes malgré une fiscalité de moins en moins tolérante. Il communique aussi que l'entreprise a déjà mesuré l'impact direct fiscal des changements concernant l'imposition des voitures de société mais il n'a malheureusement pas communiqué la mesure effectuée. La société propose actuellement un projet qui consiste à octroyer à 25 employés des voitures hybrides et électriques et de les encourager à prendre des solutions alternatives (plus vertes) à leur voiture. L'objectif n'est pas de réduire le nombre d'autos mais de faire en sorte que les travailleurs les utilisent moins. Quoiqu'il en soit, la société n'envisage pas de ne plus fournir de voiture de société à ses travailleurs. Il faudrait une taxation extrêmement élevée pour commencer à y réfléchir.

Concernant les différentes alternatives à la voiture de société, il existe une plateforme sur laquelle, les travailleurs peuvent gérer leur plan caféteria. Ils peuvent opter pour les transports en commun ou des vélos de leasing (même ceux qui n'ont pas droit à une voiture de société). Ce plan propose aussi des « incentives » qui augmentent le budget lorsque le travailleur utilise un moyen de

transport respectueux de l'environnement par exemple. Cependant, le budget mobilité n'est pas d'application, car ce plan cafétéria est aussi proposé aux personnes qui ne sont pas éligibles à la voiture de société. De plus, pour former le budget de plan cafétéria, il est possible de convertir des avantages déjà existants comme le 13^e mois par exemple (ce qui n'est pas autorisé avec le budget mobilité).

En ce qui concerne le futur, le « Fleet Manager » mentionne la potentielle suppression de l'avantage d'ici 2026 et qu'il va falloir faire une transition dans ces prochaines années. Ainsi, d'ici 2 ou 3 ans, on va assister à une forte augmentation de la proportion de véhicules fonctionnant à l'électricité (hybrides et 100% électriques). Il ajoute que le prix d'acquisition d'une telle voiture coûte effectivement plus cher mais que ce supplément est réparti en mensualité lors d'un leasing opérationnel et qu'il sera normalement compensé par le prix plus faible de l'électricité par rapport aux carburants.

En conclusion, comme pour l'entreprise précédente, ce n'est quasiment pas envisageable de ne plus octroyer de voitures de sociétés, car elle constitue principalement un outil de travail. Cependant, cette entreprise a déjà mis en place un plan cafétéria proposant des alternatives sans pour autant faire partie du budget mobilité. Elle met aussi en place des projets pour attester (ou non) de la viabilité d'un changement futur du parc automobile de la compagnie.

Entreprise 3

J'ai eu l'occasion de questionner une personne responsable au service juridique et fiscal d'une entreprise de fabrication et de distribution de pneus.

Cette dernière emploie en Belgique 120 travailleurs et leur attribue 43 voitures de société. La condition pour en bénéficier est de parcourir des kilomètres professionnels (principalement des représentants commerciaux mais aussi d'autres travailleurs). On retrouve donc une nouvelle fois la notion d'outil de travail. Ces véhicules sont aussi financés par un leasing opérationnel d'une durée de 4 ans par contrat et sont sélectionnés suivant leur prix catalogue et leur émission de CO₂. Ce sont les deux critères primordiaux lors de la sélection des voitures, car ils déterminent un budget qui pourra être attribué à une voiture.

Selon l'entreprise, les voitures de sociétés sont toujours avantageuses mais l'avantage est variable en fonction de la voiture. Cependant, l'entreprise n'a pas non plus mesuré l'impact fiscal direct des changements concernant la déductibilité des frais concernant ces voitures. Elle affirme suivre la tendance sans pour autant mettre en place des mesures précises. En ce qui concerne la flotte de voitures, il n'y a pas encore eu de changement radical. Comme mentionné précédemment, l'entreprise suit la tendance et essaye, tant que maintenant, juste de réduire au fur et à mesure l'émission CO₂ des voitures qu'elle sélectionne.

La société n'envisage pas de retirer les voitures de sociétés de leur politique, car elles sont considérées comme indispensables dû à leur utilisation professionnelle. La notion d'outil de travail est prédominante. Aucune alternative n'a été envisagée à l'heure actuelle pour remplacer cet outil.

Enfin, la personne interviewée voit l'avenir des voitures de sociétés avec des véhicules plus respectueux de l'environnement comme les voitures électriques mais aussi les hybrides qui ont de très faibles émissions CO₂. Elle précise que l'avantage qui est lié à ce type de voiture va se voir réduire de plus en plus malgré le fait qu'il restera plus intéressant que le régime prévu pour les autres voitures.

En conclusion, ici encore, la voiture est indispensable, car c'est un outil de travail important. Cependant, la société annonce suivre la tendance juste en réalisant une « transition douce » en suivant les émissions CO₂ de près sans prendre en compte les alternatives possibles.

Conclusion des entreprises

On retrouve à chaque fois la notion d'outil de travail nécessaire à la réalisation de l'activité professionnelle. Uniquement la première société a mis en évidence que la voiture pouvait représenter une rémunération alternative mais dans leur situation, c'était la seule solution possible. Malgré une fiscalité de moins en moins avantageuse, aucune des entreprises n'envisage de renoncer à cette pratique, car elle est jugée « indispensable ». On assiste donc dans les 3 cas à une douce transition où la seconde entreprise met déjà des projets en place (test de voitures électriques et application d'un plan cafétéria). L'alternative du budget mobilité n'a cependant pas rencontré de succès dans ces 3 entités, car elle manquait cruellement de popularité face à la tant appréciée voiture de société. Enfin, en ce qui concerne le futur de cette pratique, leurs visions se ressemblent où l'on peut constater une taxation de plus en plus importante et dépendante du taux d'émission de CO₂. Le parc automobile belge de voitures de société se dirigerait de plus en plus vers de l'électrique ou de l'hybride.

Travailleur 1

J'ai eu la possibilité de questionner le « Senior Manager Financial Accounting BeNeFrance » de l'entreprise n°1 interrogée précédemment. Ainsi je dispose des réponses du gestionnaire de parc automobile et d'un travailleur qui en bénéficie.

Dans son cas, la raison principale de l'octroi de la voiture n'est pas l'utilisation professionnelle, mais bien en tant que complément de rémunération. Il a donc pu bénéficier de la voiture en prenant le poste de « Manager Financial Accounting » en 2000. Depuis 21 années, il estime son utilisation professionnelle à 20% de son usage total.

Il considère que la voiture de société constitue un avantage considérable en tant que particulier, car cela permet d'éviter énormément de coûts comme l'entretien, le changement des pneus, la consommation de carburant, etc. Ainsi, la voiture correspond plus à un avantage dans le « Package » salarial. Il met en évidence que la voiture correspond à la seconde charge la plus importante dans un ménage. C'est pourquoi il est très content d'avoir un véhicule de société. Lui et sa compagne peuvent ainsi se permettre d'avoir plusieurs voitures sous le même toit.

Lors de l'interview, il mentionne avoir déjà prêté attention à l'ATN généré par la voiture mais sans mesurer le coût fiscal réel. Il précise que c'est parce qu'il sait que le coût fiscal est bien inférieur à ce qu'il aurait normalement dû payer pour disposer de la même voiture. Lors de la sélection de cette dernière, l'ATN ne fait pas partie de ses critères de sélection. Le point qui attire le plus l'attention est le budget octroyé par la société. Il mentionne que pour les autres travailleurs, c'est aussi le cas. Il est fort rare que ses collègues prennent une voiture en dessous du budget. S'il avait dû financer lui-même cette voiture, il ne l'aurait pas prise. Il se serait penché sur une voiture plus petite et moins coûteuse.

J'ai demandé s'il avait déjà décidé de changer de véhicule pour un plus respectueux de l'environnement à cause des changements fiscaux (émission CO2) et il m'a répondu que ça n'était encore jamais arrivé depuis qu'il y est éligible. Cependant, il souhaite pour son prochain contrat peut-être opter pour une voiture électrique ou hybride. Il met aussi le doigt sur un problème d'infrastructure en Belgique où il n'est pas toujours aisé de recharger son véhicule aussi facilement qu'en faisant un plein d'essence. Il faut aussi prévoir l'infrastructure à domicile pour les Plug-in hybrides avec des bornes de rechargement. Selon lui, tous ces éléments sont de facteurs à prendre en compte avant de passer à l'électrique.

Concernant l'idée de l'abandon de cet avantage, il est clairement contre. Le bénéfice d'une voiture de société est bien trop important pour lui que pour y renoncer un jour. Il indique même que c'est impossible que la société qui les octroie y renonce, car c'est bien trop ancré dans les habitudes. Il n'exclut par contre pas la possibilité qu'un jour, la société propose un plan cafétéria afin de choisir ses avantages. Il y ajoute que les personnes disposant de plus d'ancienneté préféreraient garder les avantages existants et que ce serait une nouvelle génération qui opterait pour une rémunération « à la carte » avec un potentiel plan cafétéria. Il indique pouvoir y participer si cela venait à se mettre en place un jour afin de réduire le budget de la voiture pour le consacrer à des jours de congés supplémentaires ou de l'argent.

Concernant sa vision pour les prochaines années, le parc automobile se tournerait complètement vers l'électrique. Cependant l'avantage qui en découle se réduirait jusqu'à ce que cela devienne plus intéressant d'avoir du « Cash » et que les personnes avec une utilisation majoritairement privée remettent volontairement leur voiture à cause du coût fiscal trop important.

En conclusion à cette interview, la voiture constitue principalement une rémunération alternative. Dans son cas, elle est très importante dans la mesure où le coût de l'avantage qui en découle est bien inférieur à ce que ça aurait normalement dû lui coûter s'il l'avait acquise lui-même. Il ne compte donc pas y renoncer mais opterait pour une voiture plus petite et respectueuse de l'environnement dans un avenir proche afin que l'avantage corresponde mieux à ses besoins.

Travailleur 2

La seconde personne interviewée occupe la fonction d'« Audit Manager » et il travaille dans la seconde entreprise qui a été questionnée. Nous avons une nouvelle fois les deux points de vue.

Il dispose d'une voiture de société depuis six ans et demi et la nature de ses trajets est majoritairement professionnelle. Il doit, en effet, souvent se rendre en clientèle pour effectuer son travail. Il précise que les années 2020 et 2021 sont très particulières, car ils ne pouvaient plus se rendre chez le client. L'utilisation pour les deux dernières années était donc majoritairement privée mais c'est une situation exceptionnelle.

Il ne s'est personnellement jamais questionné sur l'avantage fiscal réel d'une voiture de société. Il indique que cela doit-être avantageux dû à sa grande popularité. Dans ces conditions, l'ATN ne fait pas partie des critères primordiaux de sélection. Sa passion pour le secteur automobile l'oriente plus que les conséquences fiscales, tout en restant raisonnable. Il n'a donc encore jamais changé de voiture à cause d'un traitement fiscal défavorable.

Par contre, si le parc automobile des sociétés venait à devenir 100% électrique, il est fort probable qu'il renonce à son droit de détention. Il considérerait que ce changement ne lui satisferait pas et il prendrait alors une voiture privée.

Selon son point de vue, il est impossible que son employeur renonce un jour à l'octroi des voitures de sociétés. Il pense que la flotte va suivre les normes de CO2 et que les travailleurs pourront toujours choisir d'accepter ou non cet avantage. Comme mentionné lors de l'interview de la société, il existe la possibilité de participer à un plan cafétéria.

Il explique qu'il est fort difficile d'envisager une alternative (budget mobilité) à la voiture de société classique pour sa situation. Mais que si jamais son travail le permettait, il pourrait tout à fait y réfléchir. Il met en évidence que pour profiter des alternatives, comme les transports en commun, il est nécessaire d'assurer une infrastructure correcte dans tout le pays. Toutes les zones en Belgique ne sont pas comme Bruxelles où les alternatives à la voiture sont plus pratiques.

Concernant sa vision, il estime que les moteurs au diesel ou à l'essence vont tellement être pénalisés qu'ils vont disparaître progressivement pour laisser place aux nouvelles technologies (électrique, hybride, carburant synthétique, etc.)

En conclusion de cette interview, la personne concernée utilise en condition normale majoritairement sa voiture comme outil de travail. Il trouve qu'elle est avantageuse, car cette pratique reste populaire et la fiscalité ne joue pas une place prédominante lors de la sélection du véhicule. Même si la voiture sert pour ses déplacements professionnels, il pourrait envisager de choisir un autre avantage (plan cafétéria) s'il se trouvait obligé de prendre une voiture électrique. Pour le futur, il voit les moteurs thermiques traditionnels malheureusement disparaître.

Travailleur 3

Le troisième travailleur interrogé ne travaille pour aucune des entreprises qui ont été questionnées dans le chapitre précédent. Cette dernière travaille au sein d'un cabinet de recrutement.

La société octroie des voitures principalement pour les personnes qui se déplacent chez leurs clients (à Liège et au Luxembourg). Elle dispose d'une voiture depuis son entrée en fonction en 2018 et elle qualifierait son utilisation de mixte.

Elle affirme que la voiture de société est toujours avantageuse en comparant le budget mensuel normalement consacré à l'usage d'une voiture par rapport aux coûts salariaux nécessaires pour atteindre une somme équivalente en rémunération nette. Elle estime le coût d'usage à +/- 500€/mois et qu'il faudrait une charge salariale de 1.000 euros pour atteindre le même montant en salaire net (elle reprend ici le point de vue de la société). L'impôt qu'elle paie pour l'usage privé est insignifiant face aux coûts auxquels elle aurait normalement dû faire face si elle avait décidé de l'acquérir personnellement.

Pour avoir une voiture à disposition, les travailleurs disposent d'une liste de 4 modèles avec un ATN se trouvant entre 180 et 210 euros par mois. Donc l'ATN ne fait pas partie des critères importants lors de la sélection, car il n'y a pas une grosse variation entre les voitures.

La personne interrogée ne compte pas renoncer à la voiture de société, car elle considère que l'avantage est trop important et l'employeur ne propose pas d'alternative à celle-ci. L'entreprise dans laquelle elle opère considère que la voiture fait aussi partie du « Package » salarial. Cela crée une dépendance du travailleur envers l'entité qui l'octroie et cet avantage augmente la rétention des nouveaux talents. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils conseillent à leurs clients (entreprises qui recherchent du personnel) de fournir des voitures de sociétés.

Concernant sa vision future des voitures de société, elle imagine que pour des raisons écologiques, les changements fiscaux vont rendre cet avantage de moins en moins intéressant pour l'employeur mais aussi pour l'employé. Si la voiture n'est plus aussi attrayante, il faudrait alors trouver d'autres avantages suffisamment attractifs pour compenser.

En conclusion à cette interview, on retrouve une nouvelle fois la notion d'outil de travail indispensable. On remarque bien que cette personne est consciente de l'avantage de la voiture de société en comparant des chiffres « réalistes ». Elle a donc une idée claire de l'avantage fiscal lié à la voiture de société. Cependant, il sera impossible pour elle d'envisager une alternative, dû à la nature de sa fonction. Concernant sa vision sur le futur, elle voit la fin de cet avantage et qu'il sera nécessaire de se tourner vers autre chose.

Conclusion des travailleurs

Tous les travailleurs questionnés savent que la voiture représente un avantage considérable par rapport à la rémunération classique même s'ils n'ont pas mesuré exactement le bénéfice que ça leur apporte. On retrouve de nouveau la notion d'outil de travail mais aussi de rémunération secondaire. En ce qui concerne les alternatives, dans leur situation, aucune n'est aussi attrayante que la voiture de société classique. Le bénéfice généré chez les personnes interrogées ne les incite pas à chercher une autre option. Enfin, ils ont une vision commune qui décrit un traitement fiscal de moins en moins avantageux et une mutation du parc automobile des sociétés vers des véhicules plus respectueux de l'environnement.

13 Executive Summary

13.1 Français

En Belgique, la voiture de société est une pratique très répandue mais, ces quatre dernières années, son régime fiscal a évolué. Durant cette période, de nouvelles alternatives à cet avantage ont vu le jour dans le but de réduire le nombre de voitures de société en circulation mais aussi pour obtenir un verdissement du parc automobile.

Ces différentes possibilités disposent de régimes fiscaux propres et je souhaitais établir une analyse pour déterminer si la voiture de société était toujours intéressante fiscalement. J'ai donc adopté le point de vue de travailleur qui en bénéficie ainsi que de la société qui l'octroie.

Par ce travail, je présente le cadre fiscal qui entoure la voiture de société ainsi que ses alternatives et j'analyse les données d'une voiture de référence qui représente l'utilisation moyenne d'une voiture de société. J'ai calculé le coût de l'utilisation privée dans le chef du travailleur pour chaque situation. En ce qui concerne la position de l'entreprise, j'ai mesuré le coût total de l'utilisation du véhicule. J'ai donc pu déterminer que pour une utilisation moyenne, la voiture de société reste la solution la plus avantageuse. Les interviews réalisées avec des particuliers et des entreprises confirment ma conclusion.

13.2 English

In Belgium, the company car is a very widespread practice but, over the last four years, its tax system has changed. During this period, new alternatives to this advantage have emerged with the aim of reducing the number of company cars in circulation but also to obtain a greening of the vehicle fleet.

These different possibilities have their own tax regimes, and I wanted to carry out an analysis to determine whether the company car was still attractive for tax purposes. I therefore adopted the point of view of the worker who benefits from it as well as the company that grants it.

Through this work, I present the fiscal framework that surrounds the company car as well as its alternatives and I analyse the data of a benchmark car which represents the average use of a company car. I calculated the cost of private use on the part of the worker for each situation. Regarding the position of the company, I measured the total cost of using the vehicle. So, I was able to determine that for average use, the company car remains the most advantageous solution. Interviews with individuals and companies confirm my conclusion.