
Réformes fiscales des voitures de société en Belgique : quels impacts fiscaux et écologiques pour les entreprises et les particuliers ?

Auteur : Atceken, Yasemin

Promoteur(s) : Brévière, Isabelle

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

Diplôme : Master en sciences de gestion (Horaire décalé)

Année académique : 2024-2025

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/22630>

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.



Réformes fiscales des voitures de société en Belgique : quels impacts fiscaux et écologiques pour les entreprises et les particuliers ?

Promotrice :

Isabelle BREVIERE

Lectrice :

Catherine SIMON DUBOIS

Travail de fin d'études présenté par

Yasemin ATCEKEN

en vue de l'obtention du diplôme de

Master en Sciences de Gestion

Année académique : 2024/2025

Remerciements

Tout d'abord, je souhaite remercier ma promotrice, Madame Brévière, qui a accepté d'être ma promotrice et qui m'a encadrée pour la réalisation de ce mémoire. Je la remercie également pour sa disponibilité et ses précieux conseils.

Ensuite, je tiens aussi à remercier ma lectrice, Madame Simon Dubois, pour le temps accordé à la lecture de mon travail.

Je remercie également les personnes qui ont répondu à mon questionnaire pour mon étude quantitative.

Enfin, je remercie ma maman et mes sœurs, qui m'ont apporté leur soutien tout au long de ce parcours académique. Mes remerciements vont également à mon amie Christelle pour ses encouragements et la relecture de ce travail.

Abstract

Ce mémoire s'appuie sur l'analyse des réformes fiscales récentes liées aux voitures de société en Belgique visant à encourager une mobilité plus écologique à la suite des objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions de CO₂. L'objectif de ce mémoire est d'étudier les impacts fiscaux de ces réformes tant pour les entreprises que pour les particuliers bénéficiant d'une voiture de société, ainsi que les impacts écologiques qui en découlent.

La première partie de ce mémoire sera consacrée à la revue de littérature où les aspects écologiques, sociaux et fiscaux de ces réformes seront abordés. Dans cette partie, nous traiterons des différents types de voitures de société, et des règles fiscales s'appliquant à ces véhicules. Ces règles seront également analysées à l'aide d'exemples permettant de représenter les différents impacts au niveau fiscal. Enfin, les alternatives à la voiture de société y seront aussi étudiées.

La deuxième partie se basera sur une étude quantitative réalisée à l'aide d'un questionnaire en ligne. Ce questionnaire s'adresse aux bénéficiaires d'une voiture de société en Belgique et 144 personnes ont participé à cette enquête.

La troisième partie, quant à elle, comprendra l'analyse des résultats de l'étude quantitative. Les comportements des bénéficiaires de voitures de société y seront analysés vis-à-vis des réformes liées à la fiscalité automobile. Nous terminerons ce travail avec la dernière partie qui reprendra la conclusion.

Table des matières

1 Revue de littérature	1
1.1 Introduction.....	1
1.2 Aspects environnementaux et sociaux.....	2
1.2.1 Impacts environnementaux des voitures de société	2
1.2.1.1 Pollution de l'environnement atmosphérique et émissions de CO2	2
1.2.1.2 Transition vers une flotte de véhicules plus durables	4
1.2.2 Impacts sociaux des voitures de société.....	5
1.2.2.1 Mobilité.....	5
1.3 Aspects fiscaux	9
1.3.1 Fiscalité des voitures de société dans le cadre de l'impôt des personnes physiques	9
1.3.1.1 Avantage de toute nature (ATN)	9
1.3.1.2 Déduction des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.....	11
1.3.1.3 Intervention du bénéficiaire de l'ATN dans les coûts d'utilisation de la voiture	12
1.3.2 Fiscalité des voitures de société dans le cadre de l'impôt des sociétés	13
1.3.2.1 Déductibilité fiscale.....	13
1.3.2.2 Frais de voiture visés.....	16
1.3.3 Tableaux récapitulatifs reprenant les changements de déductibilité fiscale des voitures de société	17
1.3.3.1 Dépenses non admises (DNA).....	18
1.3.3.2 Exemples	19
1.3.3.3 Point social : la cotisation de solidarité.....	25
1.3.4 Normes NEDC et WLTP	31
1.3.4.1 Définition	31
1.3.4.2 Impact de la norme WLTP	32
1.3.5 Voitures de société électriques	32
1.3.5.1 Définition	32
1.3.5.2 Déductibilité fiscale.....	32
1.3.5.3 ATN	32
1.3.5.4 Exemple.....	33
1.3.6 Bornes de recharge.....	35
1.3.6.1 À domicile	35
1.3.6.2 À l'entreprise	37
1.3.6.3 Borne de recharge installée au domicile du travailleur par l'employeur	38
1.3.7 Voitures de société hybrides.....	39
1.3.7.1 Définition	39

1.3.7.2	Types	39
1.3.7.3	Avantages et inconvénients des hybrides	39
1.3.7.4	Différence entre vrais et faux hybrides	40
1.3.7.5	Déductibilité fiscale.....	40
1.3.7.6	ATN.....	40
1.3.7.7	Exemples	41
1.3.8	Budget mobilité	52
1.3.8.1	Définition	52
1.3.8.2	Caractéristiques du budget mobilité.....	52
1.3.8.3	Montant	52
1.3.8.4	Piliers.....	52
1.3.8.5	Aspects fiscaux et sociaux des différents piliers	53
1.3.8.6	Exemple.....	54
1.3.9	Autres alternatives à la voiture de société	54
1.3.9.1	Covoiturage	54
1.3.9.2	Transport collectif organisé.....	54
1.3.9.3	Avantages fiscaux : covoiturage et transport collectif organisé.....	55
1.3.9.4	Vélo	56
2	Méthodologie	58
3	Résultats et discussion.....	59
4	Conclusion	62
5	Bibliographie.....	63
6	Annexes	68

1 Revue de littérature

1.1 Introduction

Les voitures de société représentent une part importante dans les sujets de débats liés à la mobilité durable, la fiscalité et la transition énergétique en Belgique.

Ce type de véhicule constitue un avantage extralégal très populaire au sein des entreprises belges, présentant des avantages tant pour les sociétés que pour les travailleurs qui en bénéficient. Cependant, la voiture de société représente également des enjeux au niveau des domaines fiscaux, environnementaux, sociaux et économiques.

Depuis de nombreuses années, les pouvoirs publics ont mis en place des réformes visant à aligner la fiscalité automobile avec les objectifs et accords environnementaux fixés par l'Union européenne. En Belgique, le secteur des transports représente une part importante en émissions de gaz à effet de serre. Cette part s'est également intensifiée suite au grand nombre de véhicules de société présents en Belgique, notamment les véhicules thermiques avec leur puissance et leur consommation élevée de carburant.

Pour faire face à ce problème, la Belgique a mis en place des réformes visant à rendre la fiscalité automobile plus respectueuse de l'environnement. Les mesures prises dans le cadre de ces réformes concernent le mode de calcul de l'avantage de toute nature, la déductibilité fiscale établie en fonction des émissions de CO₂ du véhicule, la différence entre les vrais et faux hybrides, ainsi que le traitement fiscal de plus en plus sévère des véhicules de société thermiques, hybrides et électriques. L'objectif de ces mesures est de diminuer de manière progressive les avantages fiscaux liés aux voitures de société polluantes et favoriser une mobilité plus durable.

La voiture de société constitue un avantage assez important du point de vue du travailleur qui en bénéficie, car il a une voiture neuve ou récente avec un système fiscal plus avantageux, mais elle représente aussi un avantage du point de vue de l'entreprise, où elle est considérée comme un élément de motivation.

Il est également important de prendre en considération les préférences et habitudes de déplacement des travailleurs, et les politiques concernant les ressources humaines de chaque entreprise, qui peuvent avoir une influence sur les mesures mises en place concernant les réformes de la fiscalité automobile.

En outre, d'autres points influencent également l'application des mesures fiscales liées aux voitures de société. D'un côté, les choix des bénéficiaires de véhicules de société sont influencés par l'importance qu'ils accordent ou non à l'écologie, au coût, ou encore au confort. D'un autre côté, les entreprises sont amenées à modifier leurs flottes de véhicules suivant les réformes liées à la fiscalité automobile.

Dans ce mémoire, l'objectif est d'analyser les impacts écologiques et fiscaux des réformes récentes liées aux voitures de société en Belgique. Il s'agit notamment d'analyser dans quelles mesures les entreprises et les bénéficiaires de voitures de société adaptent leurs choix et habitudes, notamment avec les règles récentes liées à la fiscalité automobile, et de voir si cela permet d'atteindre les objectifs fixés par l'Union Européenne au niveau environnemental.

Ce mémoire comprend quatre parties. La première partie concerne la revue de littérature analysant les enjeux environnementaux, sociaux et fiscaux des voitures de société. La deuxième partie est consacrée à l'explication de la méthodologie de recherche appliquée, du mode de collecte de données, ainsi que des choix méthodologiques.

Il s'agit d'une analyse quantitative comprenant un questionnaire destiné aux bénéficiaires de voitures de société. La troisième partie est consacrée à l'analyse de l'étude quantitative et les résultats qui en découlent y seront abordés. L'analyse de ces résultats pourrait éventuellement servir pour de futures recherches et la dernière partie reprendra la conclusion.

En définitive, l'objectif de ce mémoire est de comprendre et d'analyser les effets des mesures fiscales concernant la mobilité. Il s'agit d'analyser les impacts environnementaux, sociaux et fiscaux, tout en prenant en compte les réformes actuelles et de présenter des solutions en matière de mobilité et de durabilité dans le cadre de la fiscalité automobile.

1.2 Aspects environnementaux et sociaux

1.2.1 Impacts environnementaux des voitures de société

1.2.1.1 Pollution de l'environnement atmosphérique et émissions de CO2

Les voitures de société dans l'Union européenne et en Belgique constituent un élément majeur des émissions de CO2 dans le secteur des transports. Elles constituent une part importante de la flotte automobile belge et le nombre de nouvelles immatriculations augmente chaque année. Cependant, les émissions de CO2 des véhicules de société sont moins élevées par rapport à celles des véhicules privés, car de plus en plus d'entreprises et de conducteurs de voitures de société optent pour des voitures moins polluantes, comme les voitures hybrides, ou pour des voitures à zéro émission, telles que les voitures électriques.

1.2.1.1.1 Diminution des émissions via l'adoption de véhicules hybrides et électriques

Selon une étude réalisée par les experts en mobilité du groupe Acerta, en 2023, les émissions moyennes de CO2 des voitures de société s'élevaient à 80,57 g/km, contrairement à 98,75 g/km en 2022, soit une diminution de 18,4 % par rapport à l'année 2022¹.

Les véhicules de société hybrides et électriques favorisent encore plus la réduction des émissions de CO2, contrairement aux voitures privées où les émissions de CO2 peuvent être jusqu'à deux fois plus élevées².

L'Union européenne soutient davantage les véhicules à faibles émissions. En particulier, la Directive européenne sur les normes d'émissions de CO2 qui met en place des règles plus strictes concernant les émissions des nouvelles voitures, incitant les entreprises à électrifier leurs flottes et à adopter des voitures moins polluantes. En décembre 2019, la Commission européenne a proposé le Pacte vert européen, un ensemble de mesures visant à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. L'objectif de ces mesures environnementales est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'un minimum de 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux des années 1990³. En juin 2021, le Pacte vert européen a été adopté par le Parlement européen⁴.

Parmi les mesures du Pacte vert européen, on retrouve la suppression des véhicules neufs essence et diesel en 2035. Les voitures et camionnettes ne pourront plus présenter des émissions de CO2 et la vente de véhicules neufs équipés d'un moteur thermique essence ou diesel sera supprimée en 2035.

¹ Baisse de près de 20 % des émissions moyennes de CO2 des voitures de société en un an - Acerta

² La Belgique est leader en Europe en matière de réd... | Gocar.be

³ Pacte vert : la voie vers une UE durable et climatiquement neutre | Thèmes | Parlement européen

⁴ Qu'est-ce que le Pacte vert pour l'Europe ? - Toutleurope.eu

De plus, selon la Commission européenne, la vente de voitures neuves en 2030 devrait présenter une réduction d'environ 55 % des émissions de CO₂ par rapport aux niveaux d'émissions de CO₂ en 2021. Une autre mesure concerne les stations de recharge pour les véhicules électriques et les stations de ravitaillement pour les voitures à hydrogène. Suite à la fin des voitures à moteur thermique, la Commission impose aux États membres d'augmenter le nombre des stations de recharge et de ravitaillement⁵.

L'Accord de Paris, le traité international portant sur le changement climatique signé le 12 décembre 2015 lors de la COP 21 à Paris, a également rejoint le Pacte vert européen. L'Accord de Paris a pour objectif de limiter le réchauffement climatique à un maximum de 2 °C et, idéalement, à 1,5 °C⁶.

1.2.1.1.2 Émissions de gaz à effet de serre en Belgique

En Belgique, les voitures de société constituent une source majeure des émissions de gaz à effet de serre. Selon le site officiel du climat belge « [climat.be](#) », le secteur des transports en Belgique était responsable de 24,9 % des émissions de gaz à effet de serre en 2023, comme illustré sur la figure ci-dessous. Si les entreprises optent davantage pour des flottes plus durables, cette part de responsabilité pourrait baisser dans les années à venir.

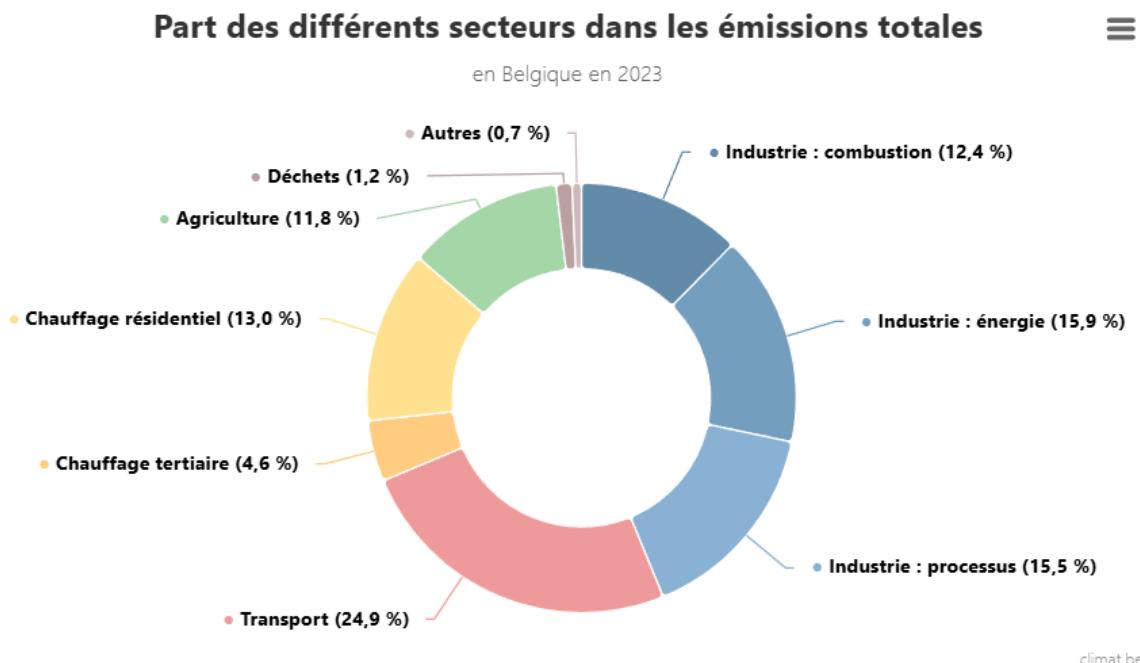


Figure 1 : Émissions par secteur (site du climat belge)

⁵ Pacte vert européen : 13 mesures proposées par la Commission pour une réduction des émissions carbone - [Touteurope.eu](#)

⁶ Qu'est-ce que le Pacte vert pour l'Europe ? - [Touteurope.eu](#)

Cependant, les émissions totales de CO₂ en Belgique ont baissé de 4,7 % en 2023 par rapport à 2022 et de 29,6% par rapport aux années 1990, comme le montre le graphique ci-dessous :

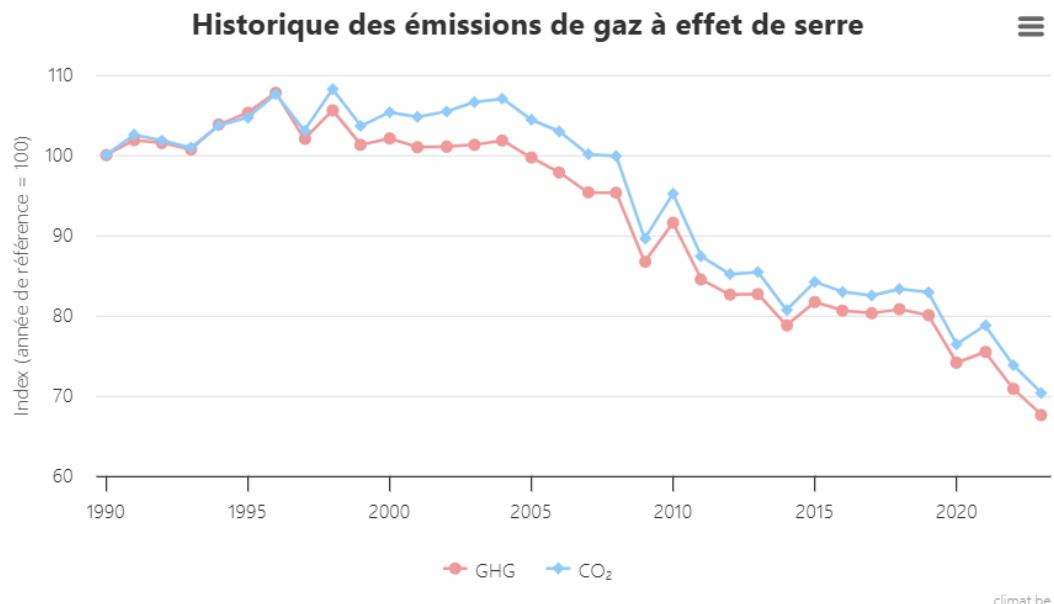


Figure 2 : Historique (site du climat belge)

1.2.1.2 Transition vers une flotte de véhicules plus durables

1.2.1.2.1 Hausse des immatriculations des voitures hybrides et électriques

La transition vers une flotte de véhicules plus durables a connu un succès en Belgique. En 2023, selon Statbel, plus de 77 % des véhicules de société nouvellement immatriculés étaient munis d'un moteur hybride ou électrique, ce qui constitue une part importante du marché belge⁷. Cette progression est représentée dans le graphique ci-dessous :

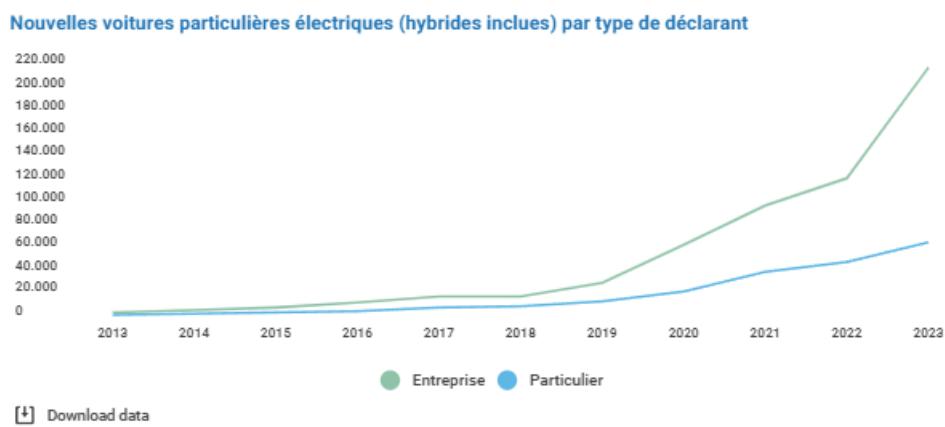


Figure 3 : Nouvelles voitures particulières électriques (hybrides inclus) par type de déclarant (Statbel 2023)

On retrouve également cette tendance dans l'Union européenne, qui met en place des politiques de soutien pour les entreprises afin de les encourager à verdier leurs flottes et à investir dans des véhicules plus écologiques. En 2023, 48,3 % des nouvelles immatriculations dans l'Union européenne étaient des voitures électriques ou hybrides.

⁷ L'hybride détrône l'essence : 59% des voitures vendues en 2023 sont hybrides ou électriques | Statbel

De plus, la présence de voitures électriques a atteint plus de 4,4 millions en 2023, ce qui représente un chiffre 12 fois plus élevé par rapport à 2018 et 88 fois plus élevé par rapport à 2013⁸.

1.2.1.2.2 Freins à la transition écologique : infrastructures de recharge, autonomie et effets de la production des batteries

Les infrastructures de recharge constituent un défi pour la transition écologique car elles ne sont pas assez présentes dans certaines régions, notamment dans les zones rurales. La Belgique possède un nombre limité de stations de recharge, ce qui constitue un frein pour l'adoption et l'utilisation des voitures électriques. Cependant, le pays a connu une augmentation de 45 % des stations de recharge en 2024 par rapport à 2023, où le nombre de stations s'élevait à 15.184. Les bornes de recharge sont plus présentes en Flandre qu'en Wallonie ou à Bruxelles⁹. Selon le « Belgian Mobility Dashboard », une plateforme d'informations liées à la mobilité mise en place par la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et Febiac, la Flandre compte jusqu'à quatre fois plus de structures de recharge par rapport aux régions wallonne et bruxelloise réunies¹⁰.

Selon une étude menée par l'ACEA, l'association des constructeurs européens d'automobiles, l'augmentation du nombre de stations de recharge ne suit pas l'augmentation de la vente des voitures électriques. La période entre 2017 et 2023 a connu une forte augmentation : les ventes de véhicules électriques ont été multipliées par 18, atteignant 1,5 million d'unités en 2023. Sur cette même période, les stations de recharge ont été multipliées par 6, représentant environ plus de 600.000 stations. Cela signifie que les ventes de véhicules électriques ont triplé par rapport au nombre de bornes de recharge disponibles. L'ACEA mentionne que la présence des stations de recharge en Europe devrait être huit fois plus élevée en 2030 par rapport à la présence actuelle des stations si l'Union européenne souhaite atteindre ses objectifs en ce qui concerne la réduction des émissions de CO2 et favoriser davantage l'adoption des véhicules électriques¹¹.

La production des batteries des véhicules électriques constitue un impact environnemental important car ces batteries sont fabriquées à partir de métaux rares, tels que le cobalt et le lithium. Cette production donne lieu notamment à une empreinte écologique conséquente tant en termes de gestion des déchets que d'exactions minières¹².

1.2.2 Impacts sociaux des voitures de société

1.2.2.1 Mobilité

1.2.2.1.1 Augmentation de la circulation routière

La hausse du nombre des véhicules de société présente un impact direct sur le trafic routier. Même si les voitures de société écologiques permettent de réduire les émissions de CO2, elles ne réduisent pas le nombre de véhicules en circulation. L'augmentation du nombre de voitures de société accroît non seulement la congestion routière, mais allonge également les heures de pointe, ce qui amplifie aussi le stress des conducteurs.

Selon une étude menée par le « Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports », 34.000 véhicules de société ont été accordés à des salariés, ce qui représente une hausse de 6 % par rapport à 2022. Entre 2007 et 2023, le nombre de salariés a progressé de 16 %.

⁸ Près de la moitié des voitures neuves de l'UE étaient hybrides ou électriques en 2023 | Euronews

⁹ Les Belges et la mobilité – Les défis de demain | Moniteur Automobile

¹⁰ Belgian Mobility Dashboard : presque quatre fois plus de bornes de recharge en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie réunis. - VBO FEB - Verbond van Belgische Ondernemingen - Fédération des Entreprises de Belgique

¹¹ Voitures électriques : un rapport alarmant sur le nombre insuffisant de bornes de recharge en Europe

¹² Voiture électrique : les batteries et l'enjeu des terres rares - Automobile Propre

Or, durant cette même période, le nombre de voitures de société accordées aux salariés a augmenté de 118 %. Le nombre de salariés disposant d'un véhicule de société a doublé entre 2007 et 2023, progressant de 7,4 % à 14 %, comme le montre la figure ci-dessous :

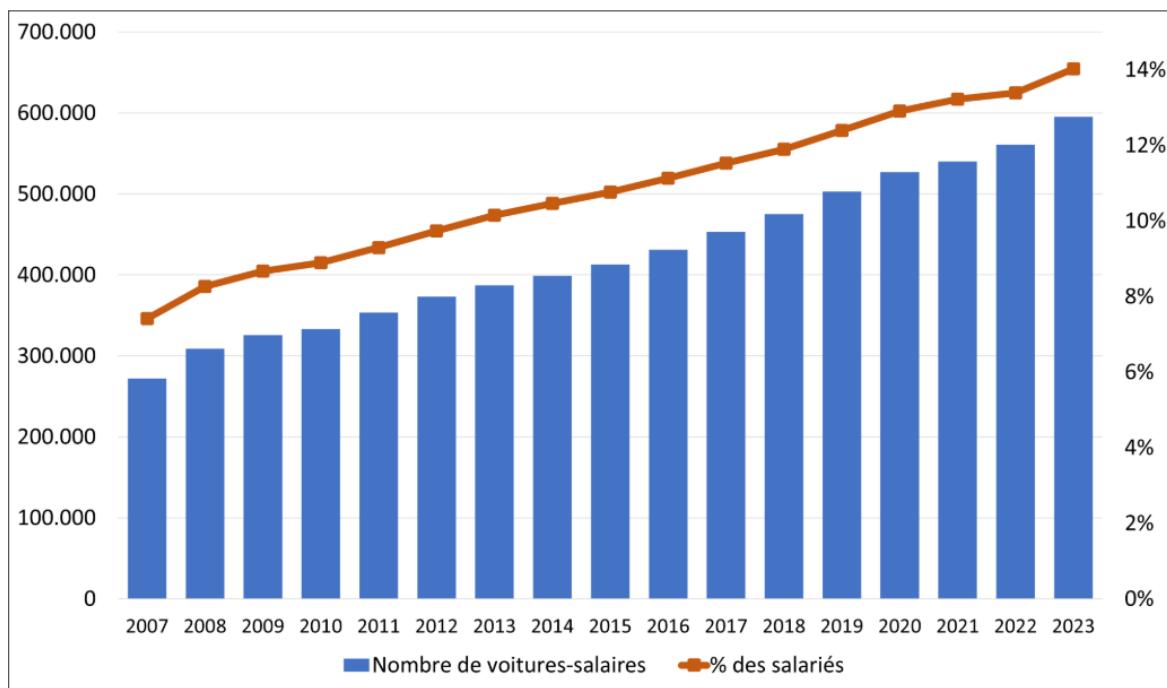


Figure 4 : Augmentation du nombre de voitures de société (SPF Mobilité et Transports 2023)

1.2.2.1.2 Comparaison avec les solutions de mobilité alternative

La politique de mobilité durable belge vise à réduire l'utilisation des voitures de société et à utiliser d'autres alternatives, telles que les transports publics ou encore la mobilité partagée. Il est important d'adopter des solutions de transport durable afin de préserver l'environnement et la société. Les Nations Unies définissent le transport durable comme suit : « la fourniture de services et d'infrastructures pour la mobilité des personnes et des biens, en faisant progresser le développement économique et social au profit des générations actuelles et futures, d'une manière sûre, abordable, accessible, efficace et résiliente, tout en minimisant les émissions de carbone et autres émissions ainsi que l'impact sur l'environnement. »¹³

Selon le Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports, l'utilisation du vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a connu une augmentation importante entre 2005 et 2021. Cette augmentation est illustrée dans la figure reprise à la page suivante.

¹³ Qu'est-ce que la mobilité durable ? | Neste

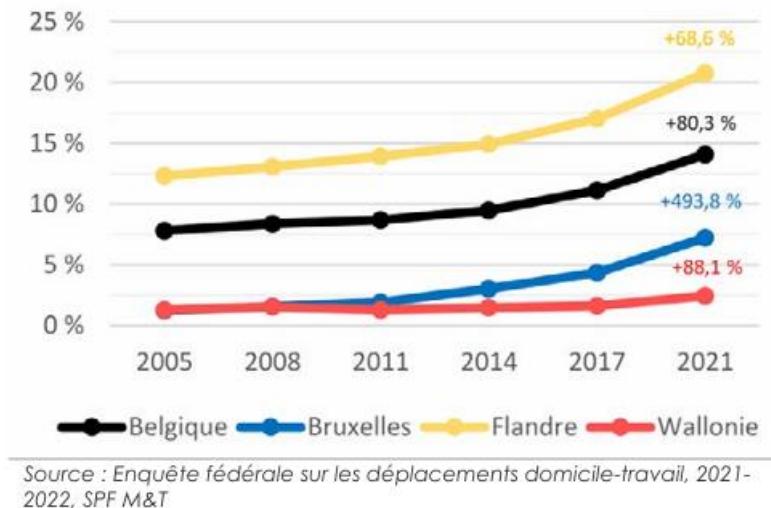


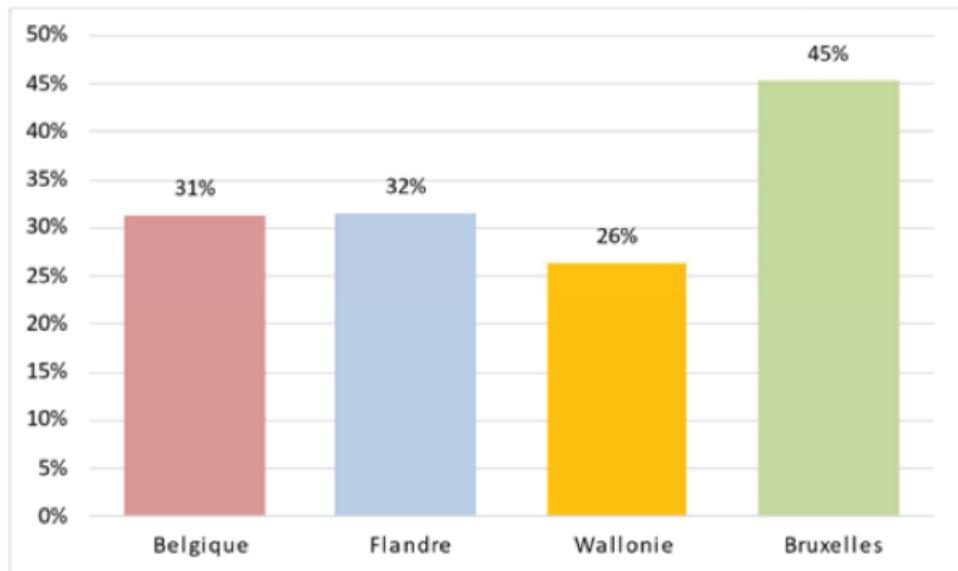
Figure 5 : Enquête sur les déplacements domicile-lieu de travail (SPF Mobilité et Transports 2021-2022)

En 2023, le taux de travailleurs utilisant le vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ou les déplacements depuis le domicile vers la gare pour se rendre au travail, a atteint les 32 %¹⁴. L'usage de ce mode de transport représente une augmentation de 80 % entre 2005 et 2021 en Belgique.

Le télétravail constitue également une alternative aux déplacements domicile-lieu de travail. Selon l'enquête menée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, le télétravail aurait permis une économie de 34 millions de kilomètres par jour pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail non effectués par les travailleurs optant pour le télétravail en 2024. Entre le mois d'août 2023 et le mois de juillet 2024, 31 % des travailleurs belges ayant répondu à l'étude ont presté au moins un jour de télétravail par semaine¹⁵, comme le montre la première figure à la page suivante :

¹⁴ mobilit.belgium.be/fr/news/les-chiffres-cles-du-velo-ce-mode-de-transport-de-plus-en-plus-populaire-en-belgique

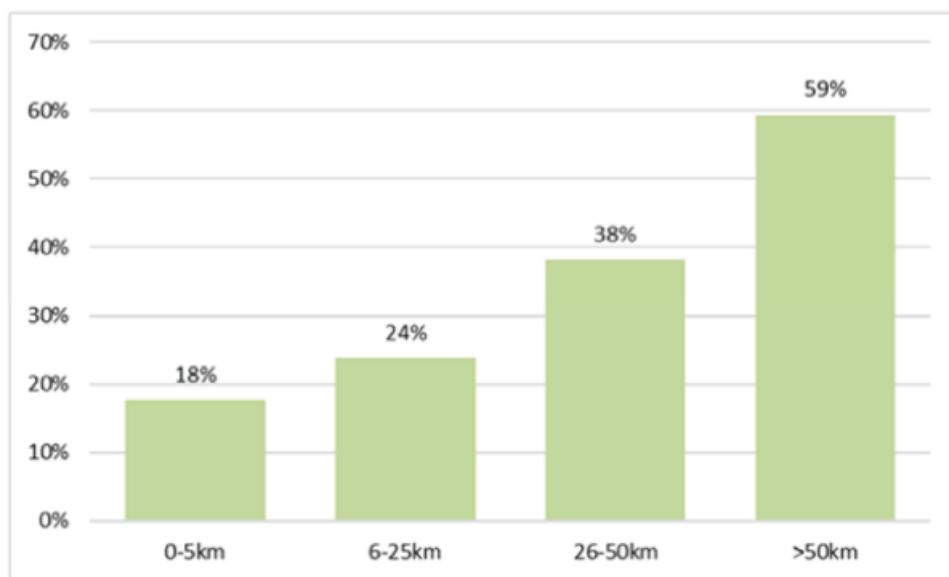
¹⁵ BeMob-enquête: Telewerk in België in 2024 | Une boîte à outils pour le télétravail



Pourcentage de répondants prenant au moins un jour par semaine en télétravail, en Belgique et dans les trois régions

Figure 6 : Enquête sur le télétravail en Belgique (SPF Mobilité et Transports 2024)

D'après l'enquête, plus la distance entre le domicile et le lieu de travail est élevée, plus cela amène les travailleurs à effectuer davantage du télétravail. Ceci est illustré dans le graphique ci-dessous :



Pourcentage de télétravailleurs, selon la distance domicile-travail

Figure 7 : Enquête sur le télétravail en Belgique (SPF Mobilité et Transports 2024)

1.3 Aspects fiscaux

1.3.1 Fiscalité des voitures de société dans le cadre de l'impôt des personnes physiques

1.3.1.1 Avantage de toute nature (ATN)

1.3.1.1.1 Définition

Le SPF Finances définit l'avantage de toute nature comme suit :

« Un avantage de toute nature est un avantage que votre employeur vous accorde gratuitement ou à un prix modéré. Par exemple, une voiture de société, un smartphone, etc. Ces avantages de toute nature sont considérés comme un revenu professionnel. Vous devrez donc payer l'impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de toute nature. »¹⁶

1.3.1.1.2 Déclaration

Pour un employé, l'avantage de toute nature est mentionné sur une fiche annuelle 281.10 au code 250 qui concerne les rémunérations et les avantages de toute nature.

Dans le cas d'un dirigeant d'entreprise, l'avantage de toute nature est mentionné sur une fiche 281.20 au code 400 concernant les rémunérations des dirigeants d'entreprises¹⁷.

1.3.1.1.3 Calcul de l'ATN

L'avantage de toute nature concernant la voiture de société est calculé de la manière suivante :

Valeur catalogue de la voiture x 6/7 x pourcentage âge x pourcentage CO2

Les éléments compris dans cette formule sont les suivants :

- Valeur catalogue de la voiture de société : la valeur catalogue est définie par l'article 36, §1^{er}, alinéa 2, stipulant que « Par valeur catalogue, il faut entendre le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, options et taxe sur la valeur ajoutée réellement payée comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes. »
- Pourcentage âge : ce pourcentage âge est déterminé en fonction de la date à laquelle le véhicule est immatriculé pour la première fois auprès de la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules). Cette date est présente sur le certificat d'immatriculation du véhicule et chaque mois entamé est comptabilisé comme un mois complet. Le tableau repris à la page suivante permet de représenter ce pourcentage :

¹⁶ Avantages de toute nature | SPF Finances

¹⁷ Avantages de toute nature | SPF Finances

Période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule	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 %

Figure 8 : Voitures de société | SPF Finances

- Pourcentage CO2 : le calcul du pourcentage CO2 de la voiture de société est établi via une comparaison des émissions de CO2 de la voiture aux émissions de CO2 de référence de l'année concernée. Ce pourcentage est compris entre 4 % et 18 % et pour les voitures électriques, le pourcentage est fixé à 4 % par défaut.

La formule suivante est utilisée pour calculer le pourcentage CO2 du véhicule non électrique :

$$5,5 + ([émissions\ de\ CO2\ de\ la\ voiture\ de\ société\ -\ référence\ CO2] \times 0,1)$$

Cette formule se compose des éléments suivants :

- 5,5 % : il s'agit du pourcentage de base CO2
- Émissions de CO2 de la voiture de société : les émissions de CO2 du véhicule se retrouvent via le numéro de châssis encodé dans l'application « Ma voiture – ma plaque » appartenant à la DIV (Direction pour l’Immatriculation des Véhicules). Si les données d'émission de la voiture sont indisponibles, dans ce cas, les émissions de CO2 sont calculées de manière forfaitaire :
 - 205 g/km dans le cas des véhicules à moteur fonctionnant à l'essence, au gaz naturel ou au LPG
 - 195 g/km dans le cas des véhicules à moteur fonctionnant au diesel
- Référence CO2 : l'émission de référence CO2 est fixée chaque année par Arrêté royal. Pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025), cette référence s'élève à :
 - 78 g/km dans le cas des véhicules à moteur fonctionnant à l'essence, au gaz naturel ou au LPG (contrairement à 82 g/km pour l'année de revenus 2023)
 - 65 g/km dans le cas des véhicules à moteur fonctionnant au diesel (contrairement à 67 g/km pour l'année de revenus 2023)

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

Deux modes de déduction sont disponibles dans le cas des frais professionnels. Il s'agit du forfait légal et des frais réels¹⁸.

1.3.1.2.1 Forfait légal

Le forfait légal est un forfait automatique calculé sur base des revenus imposables. Il est directement déduit dans le calcul de l'impôt¹⁹.

Dans le cas du salarié, le forfait légal est calculé suivant un pourcentage de 30 % appliqué sur les revenus professionnels imposables avec un montant maximum de :

- 5.520,00 euros : pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024)
- 5.750,00 euros : pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025)

Dans le cas du dirigeant d'entreprise, le montant des frais professionnels forfaitaires correspond à 3 % de l'ensemble des revenus professionnels. Ce montant est limité à :

- 2.910,00 euros : pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024)
- 3.030,00 euros : pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025)

Les contribuables qui optent pour la déduction des frais professionnels forfaitaires ont droit à une exonération fiscale qui s'élève maximum à 490,00 euros pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025), contrairement à 470,00 euros pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024).

Par exemple, pour l'année de revenus 2024, dans le cas du travailleur salarié qui bénéficie d'une voiture de société, l'avantage de toute nature doit être mentionné au code 254 de la déclaration soumise à l'impôt des personnes physiques. Lorsque ce salarié opte pour la déduction des frais professionnels forfaitaires, il a droit à une exonération fiscale de 490,00 euros sur son avantage de toute nature lié à la voiture de société.

1.3.1.2.2 Frais réels

Les contribuables peuvent également opter pour la déduction des frais professionnels réels, mais à condition de prouver ces frais réels.

Lorsque le contribuable opte pour les frais réels, il peut déduire 15 cents par kilomètre pour ses déplacements entre le domicile et le lieu de travail en voiture, sans limitation de la distance parcourue.

Pour le calcul des frais réels, la formule suivante est appliquée²⁰ :

15 cents par kilomètre x nombre de kilomètres aller-retour x nombre de jours de travail par année

Le montant des frais réels ne peut dépasser le montant de l'avantage de toute nature lié à la voiture de société du contribuable²¹.

¹⁸ Revenus professionnels | SPF Finances

¹⁹ Ouvrage fiscalité et mobilité pages 60-61, 129-130

²⁰ Quels frais professionnels réels pouvez-vous déduire? | Mon Argent

²¹ Ouvrage fiscalité et mobilité page 62

1.3.1.3 Intervention du bénéficiaire de l'ATN dans les coûts d'utilisation de la voiture

Lorsque la voiture de société est mise gratuitement à disposition du bénéficiaire à des fins privées, cela donne lieu à un avantage de toute nature.

Dans le cas où le bénéficiaire intervient dans les frais liés à la voiture de société, l'avantage n'est pas consenti à titre gratuit et son intervention personnelle doit être déduite de l'avantage de toute nature²².

L'intervention personnelle du bénéficiaire doit concerner la voiture de société mise à disposition par l'entreprise. Dans le cas contraire, cette intervention ne peut être déduite de l'avantage de toute nature.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, l'intervention personnelle du bénéficiaire de la voiture de société n'entre pas en considération dans le calcul de la dépense non admise imposable dans le chef de la société.

1.3.1.3.1 L'intervention du bénéficiaire est inférieure au montant de l'avantage de toute nature

Lorsque le bénéficiaire de la voiture de société intervient dans les frais liés à la voiture de société et que cette intervention est inférieure au montant de l'avantage de toute nature, la différence est reprise comme un avantage de toute nature. Cette différence est soumise à la retenue du précompte professionnel ainsi qu'à la cotisation de solidarité.

Calcul :

$$\text{ATN voiture de société} - \text{intervention personnelle} = \text{différence considérée comme un ATN}$$

1.3.1.3.2 L'intervention du bénéficiaire correspond au montant de l'avantage de toute nature

Dans le cas où l'intervention personnelle du bénéficiaire de la voiture de société couvre son utilisation à des fins privées, aucun avantage de toute nature n'est imputé. L'utilisation de la voiture de société par le bénéficiaire n'est plus considérée comme étant gratuite. De ce fait, aucun impôt ni précompte professionnel n'est dû par le bénéficiaire.

Cependant, la cotisation de solidarité liée aux émissions de CO2 ainsi qu'au type de carburant de la voiture de société est toujours due dans le chef de l'employeur.

1.3.1.3.3 L'intervention du bénéficiaire est supérieure au montant de l'avantage de toute nature

Si l'intervention personnelle du bénéficiaire dépasse le montant de l'avantage de toute nature lié à la voiture de société, celle-ci est limitée au montant de cet avantage de toute nature. Le solde restant ne peut être imputé sur d'autres avantages de toute nature présents ni sur des rémunérations imposables.

1.3.1.3.4 Frais de carburant

Une voiture de société avec carte carburant mise à disposition d'un salarié ou d'un dirigeant d'entreprise ne constitue qu'un seul avantage de toute nature imposable, calculé forfaitairement.

Lorsque le bénéficiaire dispose d'une voiture de société avec carte carburant et qu'il intervient dans les frais de carburant, cette intervention peut être déduite du montant de l'avantage de toute nature lié à l'utilisation privée de la voiture.

Dans le cas où le bénéficiaire dispose d'une voiture de société sans carte carburant et qu'il intervient dans les frais de carburant, cette intervention ne peut être déduite du montant de l'avantage de toute nature concernant l'usage privé du véhicule de société en question. En effet, les frais de carburant ne sont pas compris dans la mise à disposition de la voiture de société.

²² Article 36 §2, alinéa 10 CIR 92

1.3.1.3.5 Frais d'électricité

Une voiture de société électrique (ou hybride rechargeable) avec carte de recharge mise à disposition d'un salarié ou d'un dirigeant d'entreprise ne constitue qu'un seul avantage de toute nature imposable, calculé forfaitairement, tout comme le cas d'une voiture de société mise à disposition avec carte carburant.

Dans le cas où le bénéficiaire recharge sa voiture de société à son domicile, le remboursement des frais d'électricité n'est pas compris dans l'avantage de toute nature lié à la voiture de société, car ce n'est pas de l'électricité fournie par la société, mais ce sont des frais d'électricité remboursés par la société du bénéficiaire.

Cependant, il existe une exception à ce principe de remboursement. Un seul et même avantage de toute nature est calculé pour la mise à disposition d'une voiture de société électrique ou hybride rechargeable avec borne de recharge et remboursement des frais d'électricité si les conditions suivantes sont remplies :

- Mise à disposition d'une borne de recharge par l'employeur au domicile du travailleur
- La borne de recharge doit être munie d'un système de communication donnant des informations à l'employeur sur le niveau de consommation d'électricité

Si ces conditions sont respectées, il y aura un seul et même avantage de toute nature imposable et le remboursement d'électricité ne sera pas considéré comme un avantage de toute nature supplémentaire²³.

Dans le cas de la mise à disposition d'une voiture de société électrique sans intervention dans les frais d'électricité par l'employeur, l'intervention du bénéficiaire dans les frais d'électricité ne peut être déduite du montant de l'avantage de toute nature découlant de la mise à disposition gratuite de la voiture de société électrique utilisée à des fins privées²⁴.

1.3.2 Fiscalité des voitures de société dans le cadre de l'impôt des sociétés

1.3.2.1 Déductibilité fiscale

Les dispositions relatives à la déductibilité fiscale des frais professionnels sont reprises à l'article 49 CIR 92 qui stipule :

« A titre de frais professionnels sont déductibles les frais que le contribuable a faits ou supportés pendant la période imposable en vue d'acquérir ou de conserver les revenus imposables et dont il justifie la réalité et le montant au moyen de documents probants ou, quand cela n'est pas possible, par tous autres moyens de preuve admis par le droit commun, sauf le serment.

Sont considérés comme ayant été faits ou supportés pendant la période imposable, les frais qui, pendant cette période, sont effectivement payés ou supportés ou qui ont acquis le caractère de dettes ou pertes certaines et liquides et sont comptabilisés comme telles. »

²³ Que comprend l'avantage de toute nature ainsi calculé ? | Securex

²⁴ Qu'en est-il si l'employeur met un véhicule de société électrique à disposition du travailleur sans intervenir dans les frais d'électricité ? | Securex

Pour que ces frais professionnels soient fiscalement déductibles, ils doivent remplir les quatre conditions de l'article 49 CIR 92, à savoir :

- Avoir une nature professionnelle : les dépenses engendrées doivent être nécessaires à l'exercice de l'activité professionnelle et le lien doit être direct entre les dépenses et l'exercice de l'activité professionnelle ;
- Porter sur la période imposable : il s'agit des dépenses professionnelles effectuées ou supportées pendant la période imposable ;
- Être faits ou supportés en vue d'acquérir ou de conserver les revenus imposables : il s'agit des dépenses professionnelles ayant un rapport direct et nécessaire avec l'acquisition ou la conservation des revenus résultant de l'exercice de l'activité professionnelle ;
- Être justifiés par le contribuable, au moyen de documents probants quant à leur réalité et leur montant.

1.3.2.1.1 Formule appliquée à partir de janvier 2020

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la déductibilité fiscale des frais professionnels concernant les voitures de société est calculée à l'aide de la formule suivante :

120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km)

Cette formule concerne toutes les voitures de société, qu'elles soient nouvellement acquises, d'occasion, ou déjà en circulation avant le 1^{er} janvier 2020. Seuls les indépendants personnes physiques constituent une exception : les voitures acquises avant le 1^{er} janvier 2018 bénéficient d'une déductibilité minimale de 75 %.

Dans la formule, le coefficient de carburant est égal à :

- 1 pour les voitures diesel
- 0,95 pour les voitures essence, LPG, biocarburant, électriques
- 0,90 pour les voitures au gaz naturel (CNG) de maximum 11 chevaux fiscaux

1.3.2.1.2 Déductibilité fiscale des voitures de société essence ou diesel

1) Situation pour les voitures de société acquises avant le 1^{er} juillet 2023

Pour les véhicules de société équipés d'un moteur à carburant essence ou diesel acquis avant le 1^{er} juillet 2023, la formule suivante est d'application :

120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km)

La date d'acquisition du véhicule correspond à la date à laquelle le bon de commande, le contrat de renting, ou le contrat de leasing est signé. Cela signifie, par exemple, que pour un véhicule dont le bon de commande a été signé avant le 1^{er} juillet 2023, mais que la date de livraison ou d'immatriculation a lieu après le 1^{er} juillet 2023, ce régime de déductibilité est applicable.

Les limites de déduction varient entre 50 % minimum et 100 % maximum. Une exception est présente quant aux voitures dont l'émission de CO2 est de plus de 200 grammes par kilomètre. Pour ces véhicules, la déductibilité est limitée à 40 %. Les frais de carburant sont déductibles au même pourcentage que les autres frais de voitures du véhicule concerné.

Pour les véhicules dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues et pas disponibles auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), l'article 66, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, CIR92, mentionne que la déduction fiscale de minimum 40 % est appliquée.

2) Situation pour les voitures de société acquises entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 (régime transitoire)

La déduction fiscale de minimum 50 % et de 40 % pour les voitures de société dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues ou qui atteignent les 200 g/km, ne sera plus d'application à partir de 2025. Pour les voitures de société équipées d'un moteur à carburant essence ou diesel, la déductibilité fiscale diminue de manière progressive jusqu'à atteindre un taux de 0 % à partir de 2028, comme le montre le tableau ci-dessous :

Année	Déductibilité maximale
2025	75%
2026	50%
2027	25%
A partir de 2028	0

Figure 9 : Déductibilité fiscale des voitures de société (Verdissement des voitures de société : la loi a été publiée | Group S)

3) Situation pour les voitures de société acquises à partir de 2026

Les voitures de société essence ou diesel acquises à partir du 1^{er} janvier 2026 ne pourront plus bénéficier d'aucune déductibilité fiscale.

1.3.2.1.3 Déductibilité fiscale des voitures de société hybrides

1) Situation pour les voitures de société hybrides acquises à partir du 1^{er} janvier 2023

La déductibilité des frais de diesel ou d'essence liés aux voitures de société hybrides acquises à partir du 1^{er} janvier 2023 est limitée à 50 % jusqu'au 31 décembre 2025 tandis que la déductibilité des frais d'électricité n'est pas limitée. Les frais d'électricité sont déductibles à 100 %. Pour les autres frais de voiture liés aux voitures de société hybrides, le taux de leur déductibilité correspond au taux calculé en fonction de la formule suivante :

$$120 \% - (0,5 \% \times \text{coefficient de carburant} \times \text{CO}_2/\text{km})$$

2) Situation pour les voitures de société hybrides acquises à partir du 1^{er} janvier 2026

La mesure prise pour les voitures de société hybrides acquises à partir du 1^{er} janvier 2023 ne sera plus d'application pour les voitures de société hybrides acquises à partir du 1^{er} janvier 2026 où la déductibilité fiscale sera supprimée.

L'objectif de cette mesure est de favoriser la transition des flottes vers des voitures 100 % électriques.

1.3.2.1.4 Déductibilité des voitures de société électriques

1) Situation pour les voitures de société électriques acquises jusqu'en 2026

Les voitures de société électriques acquises jusqu'en 2026 bénéficient d'une déductibilité fiscale de 100 %, tant pour les frais d'électricité que pour les autres frais de voiture.

2) Situation pour les voitures de société électriques acquises à partir de 2027

La déductibilité fiscale concernant les frais d'électricité ainsi que les autres frais de voiture liés aux voitures de société acquises à partir de 2027 sera réduite de manière progressive, comme indiqué dans la figure ci-dessous :

Année d'acquisition	Taux de déductibilité
Jusque 2026	100%
2027	95%
2028	90%
2029	82,5%
2030	75%
A partir de 2031	67,5%

Figure 10 : Déductibilité fiscale des voitures de société (Verdissement des voitures de société : la loi a été publiée | Group S)

1.3.2.2 Frais de voiture visés

Les frais de voiture suivants²⁵ sont visés par la limitation de la déductibilité fiscale :

- Amortissements ;
- Frais d'assurance ;
- Taxes de mise en circulation et de circulation ;
- Frais d'entretien et de réparation ;
- Frais de stationnement ;
- Frais de dépannage ou de remorquage ;
- Frais de carburant et d'électricité ;
- Frais liés à la TVA non déductible ;
- Moins-values en cas de revente de la voiture.

²⁵ Liste non-exhaustive : ouvrage fiscalité et mobilité page 35

1.3.3 Tableaux récapitulatifs reprenant les changements de déductibilité fiscale des voitures de société

Tableau 1²⁶ : Véhicules acquis pour la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2025

Déductibilité fiscale des frais de voiture	
Date d'acquisition	Pourcentage de déduction
Véhicules acquis avant le 1 ^{er} juillet 2023	Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km) Déduction fiscale des frais : minimum 50 % et maximum 100 %. Pour les véhicules dont les émissions de CO2 > ou = 200 g/km : déduction fiscale limitée à 40 %.
Véhicules acquis entre le 1 ^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 : régime transitoire	Jusqu'au 31 décembre 2024 : Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km) Déduction fiscale des frais : idem que les véhicules acquis avant le 1 ^{er} juillet 2023 sauf les frais de carburant limités à 50 % pour les hybrides. Du 1 ^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 : Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km) Déduction fiscale des frais : minimum de 40 % et 50 % supprimés et maximum 75 %. Frais de carburant limités à 50 % pour les hybrides.
	Du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 : Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km) Déduction fiscale des frais : minimum de 40 % et 50 % supprimés et maximum 50 %. Du 1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027 : Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km) Déduction fiscale des frais : maximum 25 %. À partir du 1 ^{er} janvier 2028 : Déduction fiscale des frais : 0 %.

²⁶ Tableaux 1 et 2 : ouvrage fiscalité et mobilité pages 49-50

Tableau 2 : Véhicules acquis pour la période allant du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2031

Déduction fiscale des frais de voiture	
Date d'acquisition	Pourcentage de déduction
Véhicules acquis du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026	Thermique ou hybride : 0 % 100 % électrique : 100 % (taux constant pendant toute la durée d'utilisation du véhicule)
Véhicules acquis du 1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027	Thermique ou hybride : 0 % 100 % électrique : 95 % (taux constant pendant toute la durée d'utilisation du véhicule)
Véhicules acquis du 1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	Thermique ou hybride : 0 % 100 % électrique : 90 % (taux constant pendant toute la durée d'utilisation du véhicule)
Véhicules acquis du 1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	Thermique ou hybride : 0 % 100 % électrique : 82,5 % (taux constant pendant toute la durée d'utilisation du véhicule)
Véhicules acquis du 1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	Thermique ou hybride : 0 % 100 % électrique : 75 % (taux constant pendant toute la durée d'utilisation du véhicule)
Véhicules acquis du 1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	Thermique ou hybride : 0 % 100 % électrique : 67,5 % (taux constant pendant toute la durée d'utilisation du véhicule)

1.3.3.1 Dépenses non admises (DNA)

Une partie des frais professionnels relatifs à la mise à disposition d'une voiture de société n'est pas déductible fiscalement et constitue des dépenses non admises. Ces dépenses non admises sont imposables dans le chef de la société et elles sont reprises aux codes 1205 et 1206 de la déclaration à l'impôt des sociétés²⁷.

1.3.3.1.1 Frais de carburant

Dans le cas où les frais de carburant ne sont pas pris en charge par l'employeur, la formule suivante est appliquée pour calculer la dépense non admise :

17 % x ATN

Si l'employeur intervient dans les frais de carburant, la formule suivante est appliquée pour calculer la dépense non admise :

40 % x ATN

1.3.3.1.2 Frais d'électricité

Dans le cas où les frais d'électricité ne sont pas pris en charge par l'employeur, la formule suivante est appliquée pour calculer la dépense non admise :

17 % x ATN

²⁷ Ouvrage : le régime fiscal et social des voitures de société en Belgique à partir de page 107 et article 198 § 1, 9° CIR 92

Si l'employeur intervient dans les frais d'électricité, la formule suivante est appliquée pour calculer la dépense non admise :

40 % x ATN

1.3.3.2 Exemples

Voici deux exemples illustrant l'avantage de toute nature, la déductibilité fiscale ainsi que les dépenses non admises concernant les voitures de société thermiques (essence et diesel).

1.3.3.2.1 Voiture de société essence

Une entreprise met à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise) une voiture achetée le 1^{er} janvier 2023 dont le type de carburant est l'essence et le taux d'émission s'élève à 135 g :

Valeur catalogue :

- Prix d'achat du véhicule options comprises : 45.000,00 euros HTVA
- Ristourne : 3 % : 1.350,00 euros
- Montant ristourne déduite et HTVA : 43.650,00 euros
- TVA 21 % sur le montant de 43.650,00 euros : 9.166,50 euros
- Valeur catalogue du véhicule : 45.000,00 euros + 9.166,50 euros = 54.166,50 euros

Frais annuels du véhicule pour l'année 2023 :

- Carburant : 3.500,00 euros
- Autres frais de voiture : 8.400,00 euros

Total des frais : 3.500,00 euros + 8.400,00 euros = 11.900,00 euros

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Montant minimum de l'ATN pour l'année de revenus 2023 : 1.540,00 euros

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([135 - 82] \times 0,1) = 10,8 \%$$

$$\text{ATN} = 54.166,50 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 10,8 \% = 5.014,27 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 \% - (0,5 \% x coefficient de carburant x CO2/km)

$$\text{Déductibilité fiscale} = 120 \% - (0,5 \% \times 0,95 \times 135) = 55,88 \%$$

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

- Taux de la dépense non admise : $100\% - 55,88\% = 44,12\%$

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : $44,12\% \times (11.900,00 \text{ euros} - 5.014,27 \text{ euros}) = 3.037,98 \text{ euros}$ à déclarer au code 1205²⁸ de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : $5.014,27 \text{ euros} \times 17\% = 852,43 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206²⁹ de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : $5.014,27 \text{ euros} \times 40\% = 2.005,71 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Quid si véhicule acquis le 1^{er} janvier 2024 ?

Reprendons le même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2024.

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Montant minimum de l'ATN pour l'année de revenus 2024 : 1.600,00 euros

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([135 - 78] \times 0,1) = 11,2\%$$

$$\text{ATN} = 54.166,50 \text{ euros} \times 6/7 \times 100\% \times 11,2\% = 5.199,98 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 \% - (0,5 \% x coefficient de carburant x CO2/km)

$$\text{Déductibilité fiscale} = 120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 135) = 55,88\%$$

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : $100\% - 55,88\% = 44,12\%$

²⁸ Voir annexe 1

²⁹ Voir annexe 1

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : $44,12\% \times (11.900,00 \text{ euros} - 5.199,98 \text{ euros}) = 2.956,05 \text{ euros}$ à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : $5.199,98 \text{ euros} \times 17\% = 884,00 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : $5.199,98 \text{ euros} \times 40\% = 2.079,99 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Comment va évoluer la déductibilité fiscale de cette voiture de société acquise en date du 1^{er} janvier 2024 pour les années à venir ?

- ❖ Pour l'année de revenus 2025 : déductibilité fiscale maximale 75 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 55,88 %, donc, elle sera limitée à 55,88 %.

- ❖ Pour l'année de revenus 2026 : déductibilité fiscale maximale 50 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale s'élève à 55,88 %, donc elle sera limitée à 50 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ Pour l'année de revenus 2027 : déductibilité fiscale maximale 25 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale s'élève à 55,88 %, donc elle sera limitée à 25 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ À partir de l'année de revenus 2028 : aucune déductibilité fiscale

Les frais de voiture, y compris les frais de carburant, ne pourront plus bénéficier d'une déduction fiscale.

1.3.3.2.2 Voiture de société diesel

Une entreprise met à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise) une voiture achetée le 1^{er} janvier 2023 dont le type de carburant est le diesel et le taux d'émission s'élève à 135 g :

Valeur catalogue :

- Prix d'achat du véhicule options comprises : 45.000,00 euros HTVA
 - Ristourne : 3 % : 1.350,00 euros
 - Montant ristourne déduite et HTVA : 43.650,00 euros
 - TVA 21 % sur le montant de 43.650,00 euros : 9.166,50 euros
- Prix catalogue du véhicule : $45.000,00 \text{ euros} + 9.166,50 \text{ euros} = 54.166,50 \text{ euros}$

Frais annuels du véhicule pour l'année 2023 :

- Carburant : 3.500,00 euros
- Autres frais de voiture : 8.400,00 euros

Total des frais : 3.500,00 euros + 8.400,00 euros = 11.900,00 euros

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([135 - 67] \times 0,1) = 12,3 \%$$

$$\text{ATN} = 54.166,50 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 12,3 \% = 5.710,70 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 \% - (0,5 \% x coefficient de carburant x CO2/km)

$$\text{Déductibilité fiscale} = 120 \% - (0,5 \% \times 1 \times 135) = 52,5 \%$$

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

- Taux de la dépense non admise : 100 \% - 52,5 \% = 47,5 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : 47,5 \% x (11.900,00 euros - 5.710,70 euros) = 2.939,92 euros à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : 5.710,70 euros x 17 \% = 970,82 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : 5.710,70 euros x 40 \% = 2.284,28 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Quid si véhicule acquis le 1^{er} janvier 2024 ?

Reprendons le même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2024.

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([135 - 65] \times 0,1) = 12,5 \%$$

$$\text{ATN} = 54.166,50 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 12,5 \% = 5.803,55 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km)

Déductibilité fiscale = 120 % - (0,5 % x 1 x 135) = 52,5 %

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : 100 % - 52,5 % = 47,5 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : 47,5 % x (11.900,00 euros - 5.803,55 euros) = 2.895,81 euros à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : 5.803,55 euros x 17 % = 986,60 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : 5.803,55 euros x 40 % = 2.321,42 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Comment va évoluer la déductibilité fiscale de cette voiture de société pour les années à venir ?

- ❖ Pour l'année de revenus 2025 : déductibilité fiscale maximale 75 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 52,5 %, donc elle sera limitée à 52,5 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ Pour l'année de revenus 2026 : déductibilité fiscale maximale 50 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale s'élève à 52,5 %, donc elle sera limitée à 50 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ Pour l'année de revenus 2027 : déductibilité fiscale maximale 25 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale s'élève à 52,5 %, donc elle sera limitée à 25 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ À partir de l'année de revenus 2028 : aucune déductibilité fiscale

Les frais de voiture, y compris les frais de carburant, ne pourront plus bénéficier d'une déduction fiscale.

1.3.3.2.3 Analyse des exemples

Ces deux exemples permettent d'illustrer et de mieux analyser les impacts fiscaux liés à la mise à disposition d'un véhicule de société thermique (essence ou diesel), tant pour le travailleur soumis à l'impôt des personnes physiques que pour l'entreprise soumise à l'impôt des sociétés.

Le montant de l'avantage de toute nature (ATN), imposable dans le chef du travailleur disposant de la voiture, varie en fonction de plusieurs éléments tels que l'année d'acquisition de la voiture et le type de carburant, mais également en fonction du taux de référence CO2. Dans le cas de la voiture de société diesel, le taux de référence CO2 applicable est supérieur par rapport à celui de la voiture de société essence, ce qui donne lieu à un avantage de toute nature plus élevé, donc une imposition plus conséquente pour le travailleur.

Au niveau de l'entreprise, la déductibilité fiscale des frais liés à la voiture de société dépend également du taux d'émission et du type de carburant du véhicule. De plus, le coefficient de carburant influence la déductibilité fiscale, notamment dans le cas de la voiture diesel où le coefficient est plus élevé. Cela donne lieu à un taux de déductibilité plus faible pour la voiture diesel et à une dépense non admise (DNA) plus élevée imposable dans le chef de l'entreprise. Les réformes fiscales entrées en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2023 présentent des impacts importants, notamment avec la déductibilité fiscale des frais qui va diminuer chaque année.

Ces réformes, de plus en plus strictes, démontrent l'objectif des autorités fiscales d'inciter les entreprises à opter davantage pour des voitures de société moins polluantes et plus respectueuses de l'environnement. Il est important pour les entreprises de prendre en considération les mesures prises dans le cadre de ces réformes et de les appliquer afin de bénéficier d'un taux maximum de déductibilité fiscale, même si ce taux va diminuer d'année en année. Si les entreprises orientent leur stratégie concernant leur flotte vers des véhicules plus durables, cela représentera également un impact positif chez le travailleur. L'avantage de toute nature lié à la voiture de société, imposable à l'impôt des personnes physiques, sera moins conséquent étant donné que le véhicule présentera un taux d'émission de CO2 moins élevé, voire nul si l'entreprise propose également des véhicules électriques.

Les tableaux repris ci-dessous permettent de mieux visualiser les changements concernant l'avantage de toute nature et la déductibilité fiscale des frais de voitures.

Montant de l'ATN suivant l'année d'acquisition et le carburant de la voiture de société :

Avantage de toute nature (ATN)		
Date d'acquisition	1 ^{er} janvier 2023	1 ^{er} janvier 2024
Voiture de société essence	5.014,27 euros	5.199,98 euros
Voiture de société diesel	5.710,70 euros	5.803,55 euros

Évolution de la déductibilité fiscale pour une voiture de société (essence et diesel) acquise le 1^{er} janvier 2024 :

Date d'acquisition : 1 ^{er} janvier 2024				
	Voiture de société essence		Voiture de société diesel	
Année de revenus	% déductible	% DNA	% déductible	% DNA
2024	Frais de carburant et autres frais de voiture : 55,88 %	Frais de carburant et autres frais de voiture : 44,12 %	Frais de carburant et autres frais de voiture : 52,5 %	Frais de carburant et autres frais de voiture : 47,5 %
2025	Frais de carburant et autres frais de voiture : 55,88 %	Frais de carburant et autres frais de voiture : 44,12 %	Frais de carburant et autres frais de voiture : 52,5 %	Frais de carburant et autres frais de voiture : 47,5 %
2026	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 50 %
2027	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 25 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 75 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 25 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 75 %
2028	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 0 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 100 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 0 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 100 %

1.3.3.3 Point social : la cotisation de solidarité

1.3.3.3.1 Définition

La cotisation CO2 est une cotisation spéciale de sécurité sociale due par l'employeur à l'ONSS lorsque celui-ci met à disposition d'un travailleur salarié une voiture de société qui est utilisée à des fins privées. Cette cotisation CO2 concerne uniquement les travailleurs salariés et elle n'est pas due dans le cas où la voiture de société est mise à disposition d'un dirigeant d'entreprise indépendant.

1.3.3.3.2 Calcul de la cotisation CO2

La cotisation CO2 est calculée mensuellement selon une formule qui dépend du type de carburant et du taux d'émission de CO2 de la voiture de société concernée. On retrouve le taux d'émission de CO2 du véhicule dans le certificat de conformité, dans le procès-verbal de conformité, ou auprès de la banque de données de la DIV (Direction de l'Immatriculation des Véhicules).

En l'absence de données concernant les émissions de CO2, un taux d'émission de 165 g/km est appliqué aux voitures diesel et de 182 g/km aux voitures à essence.

- Coefficient pour l'année de revenus 2023 : $171,64 / 114,08 = 1,5046$
- Coefficient pour l'année de revenus 2024 : $175,21 / 114,08 = 1,5359$

Les coefficients mentionnés ci-dessus seront utilisés dans les exemples développés au point 1.3.3.3.5.

Pour les véhicules diesel, la formule suivante est appliquée en 2023 jusqu'au 30 juin 2023 :

- Taux d'émission de CO2 connu : $[(taux\ d'émission\ de\ CO2\ x\ 9) - 600] / 12\ x\ 171,64 / 114,08$
- Taux d'émission de CO2 non-connu : $[(165\ x\ 9) - 600] / 12\ x\ 171,64 / 114,08$

Pour les véhicules essence, la formule suivante est appliquée en 2023 jusqu'au 30 juin 2023 :

- Taux d'émission de CO2 connu : $[(taux\ d'émission\ de\ CO2\ x\ 9) - 768] / 12\ x\ 171,64 / 114,08$
- Taux d'émission de CO2 non-connu : $[(182\ x\ 9) - 768] / 12\ x\ 171,64 / 114,08$

Pour les véhicules au gaz naturel (CNG) et LPG, la formule suivante est appliquée en 2023 jusqu'au 30 juin 2023 :

- $[(taux\ d'émission\ de\ CO2\ x\ 9) - 990] / 12\ x\ 171,64 / 114,08$

Pour les véhicules à zéro émission (électrique), la formule suivante est appliquée en 2023 :

- **Minimum de 20,83 x 171,64 / 114,08**

1.3.3.3.3 Changements au niveau de la cotisation CO2 à partir du 1^{er} juillet 2023

À partir du 1^{er} juillet 2023, une augmentation a eu lieu au niveau du montant de la cotisation CO2 suite aux mesures prises dans le cadre du verdissement de la mobilité. Cette augmentation est due à un coefficient de majoration qui s'applique sur les voitures de société achetées, prises en location ou en leasing à partir du 1^{er} juillet 2023. Ce coefficient de majoration ne s'applique pas pour les voitures de société mises à disposition avant le 1^{er} juillet 2023. En outre, les voitures de société électriques ne sont pas concernées par l'application du coefficient de majoration étant donné qu'elles sont soumises à la cotisation minimale.

Le coefficient de majoration fixé à 2,25 depuis le 1^{er} juillet 2023 (jusqu'au 31 décembre 2024) est passé à 2,75 le 1^{er} janvier 2025. Ce coefficient continuera d'augmenter pour atteindre 4 à partir du 1^{er} janvier 2026, puis à 5,5 à partir du 1^{er} janvier 2027.

Les voitures de société acquises, prises en leasing, ou en location avant le 1^{er} juillet 2023 ne sont pas concernées par l'application du coefficient de majoration.

Pour les véhicules diesel, la formule suivante est appliquée à partir du 1^{er} juillet 2023 :

- Taux d'émission de CO2 connu : $[(taux\ d'émission\ de\ CO2\ x\ 9) - 600] / 12\ x\ 2,25\ x\ 171,64 / 114,08$
- Taux d'émission de CO2 non-connu : $[(165\ x\ 9) - 600] / 12\ x\ 2,25\ x\ 171,64 / 114,08$

Pour les véhicules essence, la formule suivante est appliquée à partir du 1^{er} juillet 2023 :

- Taux d'émission de CO2 connu : $[(taux\ d'émission\ de\ CO2\ x\ 9) - 768] / 12\ x\ 2,25\ x\ 171,64 / 114,08$
- Taux d'émission de CO2 non-connu : $[(182\ x\ 9) - 768] / 12\ x\ 2,25\ x\ 171,64 / 114,08$

Pour les véhicules au gaz naturel (CNG) et LPG, la formule suivante est appliquée à partir du 1^{er} juillet 2023 :

- $[(taux\ d'émission\ de\ CO2\ x\ 9) - 990] / 12\ x\ 2,25\ x\ 171,64 / 114,08$

1.3.3.3.4 Montant

À partir du 1^{er} janvier 2025, le montant minimum concernant la cotisation CO2 a également subi une augmentation. Le montant minimum de 20,83 euros (hors indexation) est passé à 23,41 euros (hors indexation) depuis le 1^{er} janvier 2025 et il continuera à augmenter dans les années à venir :

- 25,99 euros (hors indexation) à partir du 1^{er} janvier 2026
- 28,57 euros (hors indexation) à partir du 1^{er} janvier 2027
- 31,15 euros (hors indexation) à partir du 1^{er} janvier 2028

1.3.3.3.5 Exemples

Voici plusieurs exemples montrant le calcul de la cotisation CO2 pour les différents types de voitures de société :

- **Exemple 1 : voiture de société essence**

Une voiture est acquise par une société en date du 1^{er} janvier 2023 pour être mise à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise). Le type de carburant est l'essence et les émissions de CO2 s'élèvent à 124 g/km.

Cas 1 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2023

La voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2023, donc la formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 768] / 12 \times 171,64 / 114,08$$

- CO2 connu :

$$\text{Cotisation CO2 (montant mensuel)} = [(124 \times 9) - 768] / 12 \times 171,64 / 114,08 = 43,63 \text{ euros}$$

- CO2 inconnu :

Quid si les émissions de CO2 ne sont pas connues ? Dans ce cas, le taux d'émission à prendre en considération sera de 182 g/km.

$$\text{Cotisation CO2 (montant mensuel)} = [(182 \times 9) - 768] / 12 \times 171,64 / 114,08 = 109,08 \text{ euros}$$

Cas 2 : voiture acquise le 1^{er} juillet 2023

Même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} juillet 2023. La formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08$$

- CO2 connu :

$$\text{Cotisation CO2 (montant mensuel)} = [(124 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08 = 98,17 \text{ euros}$$

- CO2 inconnu :

Si les émissions de CO2 ne sont pas connues :

$$\text{Cotisation CO2 (montant mensuel)} = [(182 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08 = 245,43 \text{ euros}$$

Cas 3 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2024

Même exemple, mais la date d'acquisition de la voiture de société est le 1^{er} janvier 2024. La formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08$$

- CO2 connu :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(124 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08 = 100,21$ euros

- CO2 inconnu :

Si les émissions de CO2 ne sont pas connues :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(182 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08 = 250,54$ euros

- **Exemple 2 : voiture de société diesel**

Une voiture est acquise par une société en date du 1^{er} janvier 2023 pour être mise à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise). Le type de carburant est le diesel et les émissions de CO2 s'élèvent à 118 g/km.

Cas 1 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2023

La voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2023, donc la formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 600] / 12 \times 171,64 / 114,08$$

- CO2 connu :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(118 \times 9) - 600] / 12 \times 171,64 / 114,08 = 57,93$ euros

- CO2 inconnu :

Quid si les émissions de CO2 ne sont pas connues ? Dans ce cas, le taux d'émission à prendre en considération sera de 165 g/km.

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(165 \times 9) - 600] / 12 \times 171,64 / 114,08 = 110,96$ euros

Cas 2 : voiture acquise le 1^{er} juillet 2023

Même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} juillet 2023. La formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 600] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08$$

- CO2 connu :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(118 \times 9) - 600] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08 = 130,33$ euros

- CO2 inconnu :

Si les émissions de CO2 ne sont pas connues :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(165 \times 9) - 600] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08 = 249,66$ euros

Cas 3 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2024

Même exemple, mais la date d'acquisition de la voiture de société est le 1^{er} janvier 2024. La formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 600] / 12 \times 2,25 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08$$

- CO2 connu :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(118 \times 9) - 600] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08 = 133,04$ euros

- CO2 inconnu :

Si les émissions de CO2 ne sont pas connues :

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(165 \times 9) - 600] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08 = 254,86$ euros

- **Exemple 3 : voiture de société hybride**

Le moteur à combustion de la voiture de société hybride est pris en considération dans le calcul de la cotisation de solidarité³⁰.

Une voiture hybride est acquise par une société en date du 1^{er} janvier 2023 pour être mise à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise). Le type de carburant du moteur à combustion est l'essence et les émissions de CO2 s'élèvent à 60 g/km.

Cas 1 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2023

La voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2023, donc la formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 768] / 12 \times 171,64 / 114,08$$

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(60 \times 9) - 768] / 12 \times 171,64 / 114,08 = -28,59$ euros mais minimum à prendre en considération : $20,83 \times 171,64 / 114,08 = 31,34$ euros

Cas 2 : voiture acquise le 1^{er} juillet 2023

Même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} juillet 2023. La formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08$$

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(60 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 171,64 / 114,08 = -64,32$ euros mais minimum à prendre en considération : $20,83 \times 171,64 / 114,08 = 31,34$ euros

Cas 3 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2024

Même exemple, mais la date d'acquisition de la voiture de société est le 1^{er} janvier 2024. La formule suivante s'applique :

$$[(taux d'émission de CO2 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08$$

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $[(60 \times 9) - 768] / 12 \times 2,25 \times 175,21 / 114,08 = -65,66$ euros mais minimum à prendre en considération : $20,83 \times 175,21 / 114,08 = 31,99$ euros

³⁰ Voiture de société - Calcul de la cotisation de solidarité pour l'ONSS | Securex

- **Exemple 4 : voiture de société électrique**

Une voiture est acquise par une société en date du 1^{er} janvier 2023 pour être mise à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise). La voiture est électrique et les émissions de CO2 sont nulles.

Cas 1 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2023

La voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2023, donc la formule suivante s'applique :

minimum de 20,83 x 171,64 / 114,08

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $20,83 \times 171,64 / 114,08 = 31,34$ euros

Cas 2 : voiture acquise le 1^{er} juillet 2023

Même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} juillet 2023. La formule ne change pas puisque les véhicules électriques ne présentent aucune émission de CO2 et le coefficient de majoration ne s'applique pas aux véhicules à émissions nulles.

Cas 3 : voiture acquise le 1^{er} janvier 2024

Même exemple, mais la date d'acquisition de la voiture de société est le 1^{er} janvier 2024. La formule suivante s'applique :

minimum de 20,83 x 175,21 / 114,08

Cotisation CO2 (montant mensuel) = $20,83 \times 175,21 / 114,08 = 31,99$ euros

1.3.3.6 Tableaux comparatifs liés aux exemples

- **Exemple 1 : voiture de société essence**

Type	Date d'acquisition	Montant si CO2 connu	Montant si CO2 inconnu
Essence : cas 1	01/01/2023	43,63 euros	109,08 euros
Essence : cas 2	01/07/2023	98,17 euros	245,43 euros
Essence : cas 3	01/01/2024	100,21 euros	250,54 euros

- **Exemple 2 : voiture de société diesel**

Type	Date d'acquisition	Montant si CO2 connu	Montant si CO2 inconnu
Diesel : cas 1	01/01/2023	57,93 euros	110,96 euros
Diesel : cas 2	01/07/2023	130,33 euros	249,66 euros
Diesel : cas 3	01/01/2024	133,04 euros	254,86 euros

- **Exemple 3 : voiture de société hybride**

Type	Date d'acquisition	Montant CO2
Hybride : cas 1	01/01/2023	31,34 euros
Hybride : cas 2	01/07/2023	31,34 euros
Hybride : cas 3	01/01/2024	31,99 euros

- **Exemple 4 : voiture de société électrique**

Type	Date d'acquisition	Montant CO2
Électrique : cas 1	01/01/2023	31,34 euros
Électrique : cas 2	01/07/2023	31,34 euros
Électrique : cas 3	01/01/2024	31,99 euros

Ces tableaux comparatifs liés aux exemples développés dans le cadre de la cotisation de solidarité permettent de mieux représenter les différents montants en fonction du type de motorisation du véhicule de société. Les voitures de société équipées uniquement d'un moteur thermique sont celles représentant les montants les plus importants, notamment les voitures alimentées au diesel où les montants sont encore plus conséquents. Les montants sont moins élevés pour les voitures de société hybrides et électriques, ce qui s'explique par le faible taux d'émission de CO2 des hybrides et l'absence d'émission de CO2 des voitures électriques.

1.3.4 Normes NEDC et WLTP

1.3.4.1 Définition

1.3.4.1.1 Norme NEDC

La norme NEDC, « New European Driving Cycle » ou « Nouveau Cycle de Conduite Européen », est une norme permettant de fixer les conditions de test d'un véhicule, notamment la température, les émissions de CO2 ou encore la vitesse. Tous les véhicules sont concernés par le même protocole. Cette norme, apparue en 1997 pour les véhicules neufs européens, ne permettant pas de refléter la réalité, l'Union européenne a également mis en place la norme WLTP.

Selon une étude menée par Transport&Environment, la norme NEDC ne reflétait pas les émissions réelles de CO2. Par exemple, en 2020, les émissions de CO2 représentées par la norme NEDC étaient inférieures de 50 % par rapport aux émissions réelles, alors que cet écart n'était que de 10 % en 2002.

1.3.4.1.2 Norme WLTP

La norme WLTP, « World harmonized Light vehicle Test Procedure » ou « Procédure mondiale harmonisée de test pour véhicules légers », est une norme européenne appliquée à tous les nouveaux modèles de véhicules à partir du 1^{er} janvier 2017. Sont concernés par cette norme d'homologation : les véhicules neufs au 1^{er} septembre 2018, mais également les véhicules en stock qui étaient concernés par la norme NEDC et qui ont été vendus après le 1^{er} septembre 2019.

Cette norme WLTP permet de mieux refléter la réalité en ce qui concerne les caractéristiques du véhicule telles que les émissions de CO₂, la vitesse ou la température, par rapport à la norme NEDC³¹.

1.3.4.2 Impact de la norme WLTP

Étant donné que la norme d'homologation WLTP permet davantage de refléter la réalité, cela signifie également que les émissions de CO₂ sont plus élevées. Ces émissions réelles de CO₂ ont également un impact sur les voitures de société, où la déductibilité fiscale sera donc moins élevée et l'avantage de toute nature sera plus important³².

1.3.5 Voitures de société électriques

1.3.5.1 Définition

La voiture de société électrique offre un avantage fiscal aussi bien pour l'entreprise que pour le bénéficiaire de la voiture. À partir de 2026, seuls les véhicules de société électrique seront déductibles à 100 %³³.

1.3.5.2 Déductibilité fiscale

La déductibilité fiscale actuelle des voitures de société est de 100 % depuis le 1^{er} janvier 2020, mais ce pourcentage de déductibilité va diminuer dans les années à venir. Il passera donc aux taux de déductibilité suivants³⁴ :

- 100 % pour un achat ou leasing en 2026 ;
- 95 % pour un achat ou leasing en 2027 ;
- 90 % pour un achat ou leasing en 2028 ;
- 82,5 % pour un achat ou leasing en 2029 ;
- 75 % pour un achat ou leasing en 2030 ;
- 67,5 % pour un achat ou leasing en 2031.

1.3.5.3 ATN

L'avantage de toute nature (ATN) concernant la voiture de société électrique est avantageux pour l'utilisateur de la voiture de société car un pourcentage de base minimum forfaitaire de 4 % est appliqué dans le calcul de l'ATN. La formule est donc la suivante³⁵ :

$$\text{ATN} = \text{valeur catalogue} \times 6/7 \times 0,04$$

Le montant minimum de l'avantage de toute nature lié à une voiture de société électrique s'élève à 1.600,00 euros pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025).

³¹ WLTP et NEDC : tout comprendre aux mesures de consommation

³² Comprendre la norme WLTP | FEBIAC

³³ Voiture de société électrique : avantages, fiscalité et modèles | Lizy.be et ouvrage : fiscalité et mobilité page 61

³⁴ Voiture de société électrique : avantages, fiscalité et modèles | Lizy.be

³⁵ Comment calculer l'avantage de toute nature lié aux véhicules de société électriques ? | Securex

Les éléments suivants sont compris dans l'avantage de toute nature lié à l'utilisation d'une voiture de société électrique³⁶ :

- Mise à disposition de la voiture de société également destinée à un usage privé ;
- Prise en charge par l'employeur de l'installation d'une borne de recharge au domicile du travailleur ou du dirigeant d'entreprise ;
- Fourniture d'électricité par l'employeur pour la recharge de la voiture de société ;
- Remboursement par l'employeur des frais de consommation d'électricité concernant le rechargement de la voiture au domicile.

1.3.5.4 Exemple

1.3.5.4.1 Voiture de société 100 % électrique

Une entreprise met à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise) une voiture achetée le 1^{er} janvier 2024, 100 % électrique.

Valeur catalogue :

- Prix d'achat du véhicule options comprises : 53.000,00 euros HTVA
- Ristourne : 3 % : 1.590,00 euros
- Montant ristourne déduite et HTVA : 51.410,00 euros
- TVA 21 % sur le montant de 51.410,00 euros : 10.796,10 euros
- Prix catalogue du véhicule : 53.000,00 euros + 10.796,10 euros = 63.796,10 euros

Frais annuels du véhicule pour l'année 2024 :

Frais de voiture, y compris frais d'électricité : 14.500,00 euros

- Avantage de toute nature (ATN)

Montant de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Formule : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

Pour les voitures électriques, aucune émission de CO2, donc pourcentage CO2 minimum à prendre en considération : 4 %

ATN = 63.796,10 euros x 6/7 x 100 % x 4 % = 2.187,29 euros

- Déductibilité fiscale

Cette voiture de société électrique acquise le 1^{er} janvier 2024 bénéficie d'une déductibilité fiscale de 100 % et elle sera identique pour les années à venir.

³⁶ Que comprend l'avantage de toute nature ainsi calculé ? | Securex

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Si la société n'intervient pas dans les frais d'électricité : $2.187,29 \text{ euros} \times 17\% = 371,84 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais d'électricité : $2.187,29 \text{ euros} \times 40\% = 874,92 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

À partir de 2027, la déductibilité fiscale des voitures électriques diminuera en fonction de la date d'acquisition, jusqu'à atteindre une déductibilité fiscale de 0 % en 2031.

1.3.5.4.2 Analyse de l'exemple

Cet exemple représente les implications fiscales liées à la mise à disposition d'une voiture de société 100 % électrique acquise en 2024. Cette voiture est fiscalement plus avantageuse pour le travailleur qui en bénéficie mais également pour l'entreprise qui l'octroie.

Au niveau du travailleur, le montant de l'avantage de toute nature qui résulte de la voiture de société électrique est nettement moins élevé que celui résultant d'une voiture de société thermique. La raison principale est la suivante : le véhicule électrique ne présente aucune émission de CO2 et, en l'absence d'émission de CO2, le taux de CO2 minimum à prendre en considération est de 4 % dans le calcul de l'avantage de toute nature. L'imposition de cet avantage sera également moins conséquente pour le travailleur à l'impôt des personnes physiques.

Dans le chef de l'entreprise, la voiture de société électrique est entièrement déductible à l'impôt des personnes physiques, ce qui représente également un avantage important pour l'employeur. Les frais d'électricité ainsi que les autres frais se rapportant à la voiture électrique sont visés par cette déductibilité fiscale de 100 %.

Pour la dépense non admise liée aux frais d'électricité, le montant varie en fonction de la prise en charge ou non de ces frais par l'employeur. Si l'employeur ne les prend pas en charge, le montant de la dépense non admise correspond à 17 % de l'avantage de toute nature.

Dans le cas contraire, le montant s'élève à 40 % de l'avantage de toute nature, ce qui sera plus conséquent pour le résultat de l'entreprise imposable à l'impôt des sociétés.

Cependant, il est important de souligner que la fiscalité liée aux véhicules électriques sera moins favorable à partir de 2027 où la déductibilité fiscale diminuera de manière progressive en fonction de la date d'acquisition du véhicule pour atteindre un taux de 0 % en 2031. Les entreprises devraient adapter leur politique en matière de flotte afin de bénéficier d'un traitement fiscal avantageux en ce qui concerne les véhicules électriques pour les années à venir.

1.3.6 Bornes de recharge

1.3.6.1 À domicile

Une réduction d'impôt est applicable lorsque le contribuable (propriétaire ou locataire) fait installer une borne de recharge dans son domicile ou à proximité (art 145/50 CIR 92). Les dépenses engagées entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 août 2024 dans le cadre de l'achat et de l'installation d'une borne de recharge bénéficient de la réduction d'impôt sous certaines conditions. La borne de recharge doit remplir les conditions suivantes³⁷ :

- Être acquise à l'état neuf ;
- Être fixée de manière permanente au mur ou au sol ;
- Être installée dans le domicile (fiscal) du contribuable ou à proximité, 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition ;
- Être intelligente, c'est-à-dire que la borne de recharge doit être munie d'un système de gestion unique permettant de transmettre la capacité et le temps de charge, ainsi que d'envoyer des notifications sur son état et sa capacité de charge réelle ;
- Utiliser seulement de l'électricité verte provenant de sources d'énergie renouvelables au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition se rattachant à la période imposable durant laquelle les dépenses ont été engagées ;
- Avoir l'approbation d'un organisme de contrôle agréé.

1.3.6.1.1 Taux de la réduction d'impôt

Situation avant le 31 août 2024 :

Le taux de la réduction d'impôt est de 45 %, 30 % ou 15 % en fonction de la période au cours de laquelle le paiement des dépenses a été effectué, comme le montre le tableau ci-dessous :

Période de paiement des dépenses :	Pourcentage de la réduction d'impôt
du 1 ^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022 inclus	45 %
du 1 ^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023 inclus	30 %
du 1 ^{er} janvier 2024 au 31 août 2024 inclus	15 %

Figure 11 : Bornes de recharge pour voitures électriques | SPF Finances

Situation après le 31 août 2024 :

Après le 31 août 2024, plus aucune réduction d'impôt n'est appliquée pour l'installation d'une borne de recharge à domicile.

³⁷ Bornes de recharge pour voitures électriques | SPF Finances et ouvrage : fiscalité et mobilité page 199, article 145/50 CIR 92

1.3.6.1.2 Montant maximum et déclaration

La réduction d'impôt est unique, et le montant maximal de celle-ci est détaillé dans le tableau ci-dessous. Lorsque les dépenses s'étalent sur plusieurs périodes imposables, le contribuable ne peut choisir qu'une seule période imposable pour bénéficier de cette réduction d'impôt. Le montant maximum (par borne de recharge et par contribuable) auquel il a droit dépend de la période durant laquelle les dépenses ont été engagées.

Ce montant doit être repris au code 1365/2365³⁸, au cadre X de la déclaration à l'impôt des personnes physiques.

Période de paiement des dépenses :	Montant maximum des dépenses (par borne de recharge et par contribuable)
du 1 ^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2021 inclus	1.500 euros
du 1 ^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022 inclus	1.750 euros
du 1 ^{er} janvier 2023 au 31 août 2024 inclus	1.750 euros pour une borne de recharge unidirectionnelle

Figure 12 : Bornes de recharge pour voitures électriques | SPF Finances

1.3.6.1.3 Exemple

Un particulier fait installer une borne de recharge à son domicile le 1^{er} janvier 2023. Les frais d'achat et d'installation s'élèvent à 1.300,00 euros et le coût de contrôle par l'organisme agréé s'élève à 300,00 euros. La borne de recharge remplit les conditions pour bénéficier de la réduction d'impôt.

Montant total des dépenses : 1.300,00 euros + 300,00 euros = 1.600,00 euros (inférieur au montant maximum de 1.750,00 euros)

Montant à reprendre au code 1365 de la déclaration IPP, cadre X, partie 1 : 1.600,00 euros pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024)

Réduction d'impôt : 1.600,00 euros x 30 % = 480,00 euros

Au mois de février 2024, ce même particulier fait installer une deuxième borne de recharge. Les frais d'achat et d'installation s'élèvent à 1.400,00 euros et le coût de contrôle par l'organisme agréé s'élève à 350,00 euros. La borne de recharge remplit les conditions pour bénéficier de la réduction d'impôt, mais ce particulier ne peut en bénéficier pour l'année de revenus 2024 car la réduction d'impôt est unique et il en a bénéficié durant l'année de revenus 2023. Donc, ce particulier ne peut rien mentionner dans sa déclaration d'impôt concernant l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025).

³⁸ Voir annexe 2

1.3.6.2 À l'entreprise

1.3.6.2.1 Déduction majorée des frais et conditions

Dans le but de favoriser le verdissement de la flotte automobile, la loi a mis en place des incitants fiscaux encourageant les entreprises à procéder à l'installation de bornes de recharge sur leur parking.

Entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 août 2024, les entreprises qui installent des bornes de recharge bénéficient d'une déduction majorée pour les bornes de recharge destinées aux voitures électriques.

Certaines conditions doivent être remplies pour pouvoir bénéficier de la déduction majorée de frais liés aux bornes de recharge³⁹ :

- La borne de recharge doit être acquise à l'état neuf ;
- Elle doit être accessible au public, c'est-à-dire que toute personne qui possède une voiture électrique peut utiliser la borne de recharge pendant les heures d'ouverture et/ou de fermeture de l'entreprise ;
- Elle doit être intelligente, c'est-à-dire que la borne de recharge doit être munie d'un système de gestion unique permettant de transmettre la capacité et le temps de charge, ainsi que d'envoyer des notifications sur son état et sa capacité de charge réelle ;
- L'amortissement de la borne de recharge doit être linéaire sur au moins 5 ans.

1.3.6.2.2 Avantage fiscal

Situation jusqu'au 31 août 2024 :

L'avantage fiscal accordé sous la forme d'une déduction majorée concerne les amortissements de la borne de recharge ainsi que les frais accessoires.

Cette déduction fiscale s'élève à :

- 200 % pour les amortissements liés aux investissements effectués entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 mars 2023 inclus ;
- 150 % pour les amortissements liés aux investissements effectués entre le 1^{er} avril 2023 et le 31 août 2024 inclus.

Situation à partir du 1^{er} septembre 2024 :

Depuis le 1^{er} septembre 2024, la déduction fiscale est passée à 100 % pour les bornes de recharge installées par les entreprises.

³⁹ Loi du 25 juillet 2022 portant des dispositions fiscales diverses, ouvrage : fiscalité et mobilité page 192

1.3.6.2.3 Exemple

Une entreprise fait installer plusieurs bornes de recharge dans son parking le 1^{er} janvier 2023. Amortissement sur 5 ans, les coûts d'acquisition et d'installation des bornes s'élèvent à 20.000,00 euros. Toutes les conditions sont remplies pour bénéficier de la déduction majorée.

- Année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Amortissement : 20.000,00 euros x 20 % = 4.000,00 euros

Déduction majorée des frais à 200 % : 4.000,00 euros à mentionner au code 1065⁴⁰ « déduction majorée d'amortissements pour bornes de recharge pour véhicules électriques » de la déclaration ISOC.

- Année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Amortissement : 20.000,00 euros x 20 % = 4.000,00 euros

Déduction majorée des frais à 200 % : 4.000,00 euros à mentionner au code 1065 « déduction majorée d'amortissements pour bornes de recharge pour véhicules électriques » de la déclaration ISOC.

1.3.6.3 Borne de recharge installée au domicile du travailleur par l'employeur

Lorsque l'employeur fait installer une borne de recharge au domicile du travailleur, cette borne appartient à l'employeur et le travailleur ne peut bénéficier de la réduction d'impôt pour cette dernière. Des conditions doivent être remplies pour éviter un avantage de toute nature supplémentaire imposable dans le chef du bénéficiaire.

L'employeur fait installer un système appelé « wallbox » au domicile du travailleur. Ce système consiste en une borne de recharge qui doit être équipée d'un dispositif de communication permettant à l'employeur d'être informé sur la quantité d'électricité consommée par la voiture de société.

Les frais d'installation de cette wallbox sont pris en charge par l'employeur, mais les frais supplémentaires, tels que le câblage supplémentaire ou d'autres travaux nécessaires à l'installation de la borne, sont supportés par le travailleur. La « car policy » de la société doit comprendre le remboursement de l'électricité pour la borne de recharge à domicile.

Une fois la borne de recharge installée au domicile, le travailleur ou dirigeant d'entreprise obtient sa carte de recharge et il enregistre également le coût total de l'électricité par kilowattheure (kWh) suivant le contrat d'électricité établi. Cet enregistrement est nécessaire pour permettre de représenter la consommation réelle d'électricité et constitue un moyen de preuve pour le bénéficiaire qui devra le fournir à son employeur.

Au niveau de l'employeur, les frais liés à l'installation de la borne de recharge à domicile ainsi que les frais d'électricité constituent des frais professionnels fiscalement déductibles dans le cas où ils sont liés à l'utilisation de la voiture de société mise à disposition du travailleur ou du dirigeant d'entreprise.

⁴⁰ Voir annexe 3

1.3.7 Voitures de société hybrides

1.3.7.1 Définition

La voiture hybride est un véhicule équipé à la fois d'un moteur électrique et d'un moteur thermique. La partie électrique est alimentée par une batterie rechargeable soit via les bornes, soit via la conversion de l'énergie cinétique produite par les décélérations. L'autonomie dépend de la capacité de la batterie présente dans le véhicule⁴¹.

1.3.7.2 Types

Il existe 4 types de véhicules hybrides, à savoir⁴² :

- Micro-hybrides : ce type de véhicule est équipé d'un petit moteur électrique, l'alterno-démarreur qui est relié au moteur thermique. La récupération de l'énergie cinétique a lieu lors des freinages et des décélérations. Le système présent dans ce véhicule présente une puissance d'environ 3kW, permettant généralement la fonction Stop&Start.
- Hybrides légères (mild-hybrid) : l'hybride légère ou mild-hybrid présente un alternodémarreur plus puissant (10 à 30 kW) par rapport à un micro-hybrid et une batterie spécifique supplémentaire à celle d'origine. Le système présent dans ce véhicule ne permet pas d'entraîner les roues avec le moteur électrique, mais il récupère l'énergie lors des décélérations pour recharger la batterie. De plus, il offre une assistance au moteur thermique lors des accélérations. Cependant, ce type de véhicule hybride ne permet pas de rouler en mode entièrement électrique.
- Full hybrides : l'hybride complète, ou full hybrid, est un véritable système hybride associant à la fois un moteur thermique et un moteur électrique. Ces deux moteurs peuvent fonctionner de manière indépendante ou simultanée pour entraîner les roues. À faible vitesse, c'est le moteur électrique qui alimente le véhicule, tandis qu'à vitesse plus élevée, le moteur thermique prend le relais. Les deux moteurs peuvent également collaborer pour optimiser les performances du véhicule. L'autonomie de ce modèle est limitée en mode entièrement électrique.
- Hybride rechargeable (plug-in hybrid) : l'hybride rechargeable, ou plug-in hybrid, représente la solution la plus avancée parmi les véhicules hybrides. Elle associe les avantages d'une hybride complète tout en offrant une autonomie électrique plus élevée. Ce type de véhicule dispose d'une batterie de plus grande capacité (globalement supérieure à 10 kWh) et peut être recharge à partir d'une prise domestique ou d'une borne de recharge. L'autonomie en mode 100 % électrique varie en moyenne entre 50 et 60 km.

1.3.7.3 Avantages et inconvénients des hybrides

Les voitures hybrides présentent quelques avantages et inconvénients.

Avantages :

- Diminution de la consommation de carburant et des émissions polluantes ;
- Amélioration de la performance, surtout en conduite urbaine ;
- Moins de dépendance aux combustibles fossiles.

⁴¹ Voiture hybride : définition, prix et fonctionnement | Lizy.be

⁴² Quels sont les différents types de motorisation hybride ?

Inconvénients :

- Coût d'achat plus élevé, notamment pour les hybrides rechargeables ;
- Poids plus élevé et parfois volume de coffre réduit ;
- Autonomie électrique limitée pour certains modèles.

1.3.7.4 Différence entre vrais et faux hybrides

Pour qu'un véhicule hybride soit considéré comme un vrai hybride sur le plan fiscal, deux conditions doivent être remplies, à savoir :

1. Le taux d'émission de CO2 ne peut dépasser 50 g/km
2. La batterie électrique doit disposer d'une capacité énergétique minimale de 0,5 kWh par 100 kilos du poids du véhicule

Dans le cas où ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule hybride est considéré comme un faux hybride⁴³.

1.3.7.5 Déductibilité fiscale

1.3.7.5.1 Déductibilité fiscale des vrais hybrides

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la formule suivante s'applique dans le cas des voitures de société hybrides :

120 % - (0,5 X coefficient de carburant x CO2)

Le coefficient de carburant est défini comme suit :

- 1 pour les voitures diesel
- 0,95 pour les voitures à essence
- 0,90 pour les voitures au gaz naturel (CNG)

Le taux de déductibilité d'une voiture était de minimum 50 % sauf pour une voiture présentant une émission de CO2 de plus de 200g/km. Depuis 2025, ces seuils ne s'appliquent plus.

1.3.7.5.2 Déductibilité fiscale des faux hybrides

Pour les véhicules de société hybrides qualifiés de faux hybrides, les émissions de CO2 du véhicule thermique correspondant sont prises en compte.

S'il n'existe pas de modèle thermique correspondant, dans ce cas, les émissions de CO2 sont multipliées par 2,5 dans la formule de déductibilité :

120 % - (0,5 x coefficient de carburant x CO2 ajusté*)

*où CO2 ajusté = émissions de CO2 du faux hybride x 2,5

Depuis le 1^{er} janvier 2023, les frais de carburant des voitures de société hybrides sont déductibles à hauteur de maximum 50 %, alors que les frais de recharge électrique sont déductibles à 100 %.

1.3.7.6 ATN

Pour le calcul d'un avantage de toute nature concernant une voiture de société hybride, les émissions de CO2 du moteur thermique sont prises en compte.

⁴³ Voitures de société | SPF Finances

Rappel de la formule :

Valeur catalogue de la voiture x 6/7 x pourcentage âge x pourcentage CO2*

*Où pourcentage CO2 = $5,5 + ([\text{émissions de CO2 de la voiture de société} - \text{référence CO2}] \times 0,1)$

Pour les véhicules de société hybrides qualifiés de faux hybrides, les émissions de CO2 du véhicule thermique correspondant sont prises en compte.

S'il n'existe pas de modèle thermique correspondant, dans ce cas, les émissions de CO2 sont multipliées par 2,5 dans le calcul de l'avantage de toute nature :

Pourcentage de CO2 si pas de modèle thermique correspondant :

$5,5 + ([\text{taux d'émission ajusté de la voiture de société} - \text{référence CO2}] \times 0,1)$

*Où taux d'émission ajusté de la voiture de société = émissions de CO2 du faux hybride $\times 2,5$

1.3.7.7 Exemples

Les deux exemples suivants permettent d'illustrer respectivement le cas d'une voiture de société considérée comme une vraie hybride et celui d'une voiture de société considérée comme une fausse hybride.

1.3.7.7.1 Voiture de société : vraie hybride

Une entreprise met à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise) une voiture hybride plug-in rechargeable achetée le 1^{er} janvier 2023 dont le type de carburant est l'essence et le taux d'émission s'élève à 42 g/km. La batterie électrique de la voiture dispose d'une capacité énergétique de 0,55 kWh/100 kg du poids de la voiture.

Cette voiture est considérée comme une vraie hybride étant donné qu'elle remplit les deux conditions pour pouvoir être considérée comme une vraie hybride.

Valeur catalogue :

- Prix d'achat du véhicule options comprises : 50.000,00 euros HTVA
- Ristourne : 3 % : 1.500,00 euros
- Montant ristourne déduite et HTVA : 48.500,00 euros
- TVA 21 % sur le montant de 48.500,00 euros : 10.185,00 euros
- Prix catalogue du véhicule : 50.000,00 euros + 10.185,00 euros = 60.185,00 euros

Frais annuels du véhicule pour l'année 2023 :

- Carburant : 2.500,00 euros
- Autres frais de voiture, y compris les frais d'électricité : 12.500,00 euros

Total des frais : 2.500,00 euros + 12.500,00 euros = 15.000,00 euros

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([42-82] \times 0,1) = 1,5 \% \text{ mais minimum à prendre en considération : } 4 \%$$

$$\text{ATN} = 60.185,00 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 4 \% = 2.063,49 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 \% - (0,5 \% x coefficient de carburant x CO2/km)

$$\text{Déductibilité fiscale} = 120 \% - (0,5 \% \times 0,95 \times 42) = 100 \%$$

La déductibilité fiscale des autres frais de voiture, y compris les frais d'électricité, est de 100 %.

La déductibilité fiscale des frais de carburant est limitée à 50 %.

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant : 100 \% - 50 \% = 50 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant : $50 \% \times (2.500,00 \text{ euros} - 2.063,49 \text{ euros}) = 218,26 \text{ euros à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC}$

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : $2.063,49 \text{ euros} \times 17 \% = 350,79 \text{ euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC.}$

Si la société intervient dans les frais de carburant : $2.063,49 \text{ euros} \times 40 \% = 825,40 \text{ euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC.}$

Quid si véhicule acquis le 1^{er} janvier 2024 ?

Reprendons le même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2024.

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([42-78] \times 0,1) = 1,9 \% \text{ mais minimum à prendre en considération : } 4 \%$$

$$\text{ATN} = 60.185,00 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 4 \% = 2.063,49 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km)

Déductibilité fiscale = 120 % - (0,5 % x 0,95 x 42) = 100 %

La déductibilité fiscale des autres frais de voiture y compris les frais d'électricité est de 100 %.

À partir du 1^{er} janvier 2023, les frais de carburant liés aux voitures hybrides bénéficient d'une déductibilité fiscale limitée à 50 %.

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant : 100 % - 50 % = 50 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant : 50 % x (2.500,00 euros – 2.063,49 euros) = 218,26 euros à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : 2.063,49 euros x 17 % = 350,79 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC.

Si la société intervient dans les frais de carburant : 2.063,49 euros x 40 % = 825,40 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC.

Comment va évoluer la déductibilité fiscale de cette voiture de société pour les années à venir ?

- ❖ Pour l'année de revenus 2025 : déductibilité fiscale maximale 75 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 100 %, donc elle sera limitée à 75 % et la déductibilité fiscale des frais de carburant limitée à 50 %.

- ❖ Pour l'année de revenus 2026 : déductibilité fiscale maximale 50 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale s'élève à 100 %, donc elle sera limitée à 50 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ Pour l'année de revenus 2027 : déductibilité fiscale maximale 25 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale s'élève à 100 %, donc elle sera limitée à 25 % pour l'ensemble des frais de voiture, frais de carburant y compris.

- ❖ À partir de l'année de revenus 2028 : aucune déductibilité fiscale

Les frais de voiture, y compris les frais de carburant, ne pourront plus bénéficier d'une déduction fiscale.

Quid si véhicule acquis le 1^{er} janvier 2026 ?

La déductibilité fiscale est complètement supprimée pour les hybrides dans le but d'encourager l'utilisation des voitures de société électriques.

1.3.7.7.2 Voiture de société : fausse hybride

Dans ce cas de figure, deux hypothèses peuvent être envisagées ; hypothèse 1 : véhicule correspondant et hypothèse 2 : pas de véhicule correspondant.

Une entreprise met à disposition de son employé (ou de son dirigeant d'entreprise) une voiture hybride plug-in rechargeable achetée le 1^{er} janvier 2023, dont le type de carburant est l'essence et le taux d'émission s'élève à 60 g/km. La batterie électrique de la voiture dispose d'une capacité énergétique de 0,48 kWh/100 kg du poids de la voiture.

Cette voiture est considérée comme une fausse hybride étant donné qu'elle ne remplit pas les deux conditions pour pouvoir être considérée comme une vraie hybride.

Valeur catalogue :

- Prix d'achat du véhicule options comprises : 50.000,00 euros HTVA
- Ristourne : 3 % : 1.500,00 euros
- Montant ristourne déduite et HTVA : 48.500,00 euros
- TVA 21 % sur le montant de 48.500,00 euros : 10.185,00 euros
- Prix catalogue du véhicule : 50.000,00 euros + 10.185,00 euros = 60.185,00 euros

Frais annuels du véhicule pour l'année 2023 :

- Carburant : 2.500,00 euros
- Autres frais de voiture, y compris les frais d'électricité (2.000,00 euros) : 12.500,00 euros

Total des frais : 2.500,00 euros + 12.500,00 euros = 15.000,00 euros

Nous allons, dans un premier temps, calculer l'avantage de toute nature, la déductibilité fiscale ainsi que la dépense non admise dans le cadre de la première hypothèse.

Hypothèse 1 : véhicule thermique correspondant à la voiture de société et émissions du véhicule correspondant : essence 115 g

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

% CO2 : 5,5 + ([115 – 82] x 0,1) = 8,8 %

ATN = 60.185,00 euros x 6/7 x 100 % x 8,8 % = 4.539,67 euros

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km)

Déductibilité fiscale = 120 % - (0,5 % x 0,95 x 115) = 65,38 %

Pour les frais de carburant : la déductibilité fiscale est limitée à 50 %

Pour les frais d'électricité : la déductibilité fiscale est de 100 %

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Total des frais, sauf les frais d'électricité (2.000,00 euros) = carburant : 2.500,00 euros + autres frais : 10.500,00 euros = 13.000,00 euros

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant : 100 % - 50 % = 50 %
- Taux de la dépense non admise sur les autres frais de voiture : 100 % - 65,38 % = 34,62 %
- Taux de la dépense non admise sur les frais d'électricité : 100 % - 100 % = 0 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant : 50 % x (2.500,00 euros – (2.500,00 euros/13.000,00 euros x 4.539,67 euros*)) = 813,49 euros au code 1205 de la déclaration ISOC

*intervention de l'ATN pris en compte en fonction d'un prorata ne tenant compte que des frais de carburant : 2.500,00 euros/13.000,00 euros

Montant de la dépense non admise sur les autres frais de voiture : 34,62 % x (10.500,00 euros – (10.500,00 euros/13.000,00 euros x 4.539,67 euros*)) = 2.365,70 euros

*intervention de l'ATN pris en compte en fonction d'un prorata ne tenant compte que des autres frais de voiture : 10.500,00 euros/13.000,00 euros

Total à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC : 813,49 euros + 2.365,70 euros = 3.179,19 euros

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : 4.539,67 euros x 17 % = 771,74 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : 4.539,67 euros x 40 % = 1.815,87 euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Dans un deuxième temps, nous allons calculer l'avantage de toute nature, la déductibilité fiscale ainsi que la dépense non admise dans le cadre de la deuxième hypothèse.

Hypothèse 2 : pas de véhicule correspondant, alors émissions de CO2 de la voiture multipliés par 2,5

Donc, émissions de CO2 de la voiture de société ajustés : $60 \times 2,5 = 150$ g

- Avantage de toute nature (ATN)

Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

% CO2 : $5,5 + ([150 - 82] \times 0,1) = 12,3$ %

ATN = $60.185,00$ euros $\times 6/7 \times 100\% \times 12,3\% = 6.345,22$ euros

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 % - (0,5 % x coefficient de carburant x CO2/km)

Déductibilité fiscale = $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 150) = 48,75\%$ mais minimum 50 %

Déductibilité fiscale des frais de carburant limitée à 50 % et pour les autres frais de voiture 50 % également, sauf les frais d'électricité qui sont déductibles à 100 %.

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024) :

Total des frais, sauf les frais d'électricité ($2.000,00$ euros) = carburant : $2.500,00$ euros + autres frais : $10.500,00$ euros = $13.000,00$ euros

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture (hors frais d'électricité) : $100\% - 50\% = 50\%$
- Taux de la dépense non admise sur les frais d'électricité : $100\% - 100\% = 0\%$

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant et autres frais de voiture : $50\% \times (13.000,00 \text{ euros} - 6.345,22 \text{ euros}) = 3.327,39$ euros à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : $6.345,22 \text{ euros} \times 17\% = 1.078,69$ euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : $6.345,22 \text{ euros} \times 40\% = 2.538,09$ euros à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Quid si faux-hybride acquis le 1^{er} janvier 2024 ?

Reprendons le même exemple mais, cette fois-ci, la voiture de société est acquise en date du 1^{er} janvier 2024, et nous allons le voir à nouveau avec les deux hypothèses.

Hypothèse 1 : véhicule thermique correspondant à la voiture de société et émissions du véhicule correspondant : essence 115 g

- Avantage de toute nature (ATN)

Montant de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([115 - 78] \times 0,1) = 9,2 \%$$

$$\text{ATN} = 60.185,00 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 9,2 \% = 4.746,02 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 \% - (0,5 \% x coefficient de carburant x CO2/km)

$$\text{Déductibilité fiscale} = 120 \% - (0,5 \% \times 0,95 \times 115) = 65,38 \%$$

Pour les frais de carburant : la déductibilité fiscale est limitée à 50 %

Pour les frais d'électricité : la déductibilité fiscale est de 100 %

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Total des frais sauf les frais d'électricité (2.000,00 euros) : carburant : 2.500,00 euros + autres frais : 10.500,00 euros = 13.000,00 euros

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant : 100 \% - 50 \% = 50 %
- Taux de la dépense non admise sur les autres frais de voiture : 100 \% - 65,38 \% = 34,62 %
- Taux de la dépense non admise sur les frais d'électricité : 100 \% - 100 \% = 0 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant : $50 \% \times (2.500,00 \text{ euros} - (2.500,00 \text{ euros}/13.000,00 \text{ euros} \times 4.746,02 \text{ euros})) = 793,65 \text{ euros}$ au code 1205 de la déclaration ISOC

*intervention de l'ATN pris en compte en fonction d'un prorata ne tenant compte que des frais de carburant : 2.500,00 euros/13.000,00 euros

Montant de la dépense non admise sur les autres frais de voiture : $34,62 \% \times (10.500,00 \text{ euros} - (10.500,00 \text{ euros}/13.000,00 \text{ euros} \times 4.746,02 \text{ euros})) = 2.308,00 \text{ euros}$

*intervention de l'ATN pris en compte en fonction d'un prorata ne tenant compte que des autres frais de voiture : 10.500,00 euros/13.000,00 euros

Total à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC : 793,65 euros + 2.308,00 euros = 3.101,65 euros

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : $4.746,02 \text{ euros} \times 17 \% = 806,82 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : $4.746,02 \text{ euros} \times 40 \% = 1.898,41 \text{ euros}$ à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Hypothèse 2 : pas de véhicule correspondant : alors émissions de CO2 de la voiture multipliés par 2,5

Donc, émissions de CO2 de la voiture de société ajustés : $60 \times 2,5 = 150 \text{ g}$

- Avantage de toute nature (ATN)

Montant de l'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef de l'employé (ou du dirigeant d'entreprise) à l'impôt des personnes physiques pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Formule ATN : Valeur catalogue x 6/7 x % âge x % CO2

$$\% \text{ CO2} = 5,5 + ([150 - 78] \times 0,1) = 12,7 \%$$

$$\text{ATN} = 60.185,00 \text{ euros} \times 6/7 \times 100 \% \times 12,7 \% = 6.551,57 \text{ euros}$$

- Déductibilité fiscale

Formule : 120 \% - (0,5 \% x coefficient de carburant x CO2/km)

$$\text{Déductibilité fiscale} = 120 \% - (0,5 \% \times 0,95 \times 150) = 48,75 \% \text{ mais minimum } 50 \%$$

Déductibilité fiscale des frais de carburant limitée à 50 % et pour les autres frais de voiture : 50 % également sauf les frais d'électricité sont déductibles à 100 %.

- Dépense non admise (DNA)

Dépense non admise imposable dans le chef de l'entreprise à l'impôt des sociétés pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025) :

Total des frais, sauf les frais d'électricité (2.000,00 euros) : carburant : 2.500,00 euros + autres frais : 10.500,00 euros = 13.000,00 euros

- Taux de la dépense non admise sur les frais de carburant et les autres frais de voiture : 100 \% - 50 \% = 50 %

Montant de la dépense non admise sur les frais de carburant et autres frais de voiture : $50 \% \times (13.000,00 \text{ euros} - 6.551,57 \text{ euros}) = 3.224,22 \text{ euros}$ à déclarer au code 1205 de la déclaration ISOC

Aussi :

Si la société n'intervient pas dans les frais de carburant : $6.551,57 \text{ euros} \times 17 \% = 1.113,77 \text{ euros}$, à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Si la société intervient dans les frais de carburant : $6.551,57 \text{ euros} \times 40 \% = 2.620,63 \text{ euros}$, à déclarer au code 1206 de la déclaration ISOC

Comment va évoluer la déductibilité fiscale de cette fausse hybride pour les années à venir ?

Dans le cas de l'hypothèse 1 : déductibilité fiscale pour l'année de revenus 2024 :

Frais	Déductibilité
Autres frais de voiture	65,38 %
Frais de carburant	50 %
Frais d'électricité	100 %

- ❖ Pour l'année de revenus 2025 : déductibilité fiscale maximale 75 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 65,38 %, donc la déductibilité fiscale des frais de voiture et des frais de carburant sera de 65,38 %. La déductibilité fiscale des frais d'électricité sera limitée à 75 %.

- ❖ Pour l'année de revenus 2026 : déductibilité fiscale maximale 50 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 65,38 %. Or, la déductibilité fiscale maximale s'élève à 50 %. Donc, la déductibilité fiscale des autres frais de voiture et des frais de carburant sera limitée à 50 %. La déductibilité fiscale des frais d'électricité sera aussi limitée à 50 %.

- ❖ Pour l'année de revenus 2027 : déductibilité fiscale maximale 25 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 65,38 %. La déductibilité fiscale sera limitée à 25 % pour tous les frais de voiture, y compris les frais d'électricité.

- ❖ À partir de l'année de revenus 2028 : aucune déductibilité fiscale

Les frais de voiture, y compris les frais d'électricité, ne pourront plus bénéficier d'une déduction fiscale.

Dans le cas de l'hypothèse 2 : déductibilité fiscale pour l'année de revenus 2024 :

Frais	Déductibilité
Frais de carburant et autres frais de voiture	50 %
Frais d'électricité	100 %

- ❖ Pour l'année de revenus 2025 : déductibilité fiscale maximale 75 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 50 %. Donc, la déductibilité fiscale des autres frais de voiture et des frais de carburant sera de 50 %. La déductibilité fiscale des frais d'électricité sera limitée à 75 %.

- ❖ Pour l'année de revenus 2026 : déductibilité fiscale maximale 50 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 50 %. Donc, la déductibilité fiscale des frais de voiture et des frais de carburant sera de 50 %. La déductibilité fiscale des frais d'électricité sera limitée à 50 %.

- ❖ Pour l'année de revenus 2027 : déductibilité fiscale maximale 25 %

Dans notre exemple, la déductibilité fiscale calculée s'élève à 50 %. La déductibilité fiscale sera limitée à 25 % pour tous les frais de voiture, y compris les frais d'électricité.

- ❖ À partir de l'année de revenus 2028 : aucune déductibilité fiscale

Les frais de voiture, y compris les frais d'électricité, ne pourront plus bénéficier d'une déduction fiscale.

1.3.7.7.3 Analyse des exemples

Ces deux exemples permettent de représenter plus précisément les différences importantes entre une vraie hybride et une fausse hybride dans le cadre du traitement fiscal des véhicules de société. Au niveau fiscal, les voitures de société qualifiées de vraies hybrides bénéficient d'un traitement fiscal avantageux, même si leur déductibilité fiscale diminue de manière progressive afin d'inciter les entreprises à opter pour des véhicules entièrement électriques.

Dans le cas des fausses hybrides, le traitement fiscal est moins avantageux, le montant de l'avantage de toute nature est beaucoup plus élevé et la déductibilité fiscale des frais relatifs à la voiture est plus faible, ce qui entraîne un montant de dépenses non admises plus élevé et plus conséquent pour le résultat de l'entreprise imposable à l'impôt des sociétés. Le travailleur sera également imposé sur un avantage de toute nature plus élevé à l'impôt des personnes physiques. Ces exemples permettent de démontrer comment les réformes fiscales découragent l'usage des voitures de société plus polluantes. Les voitures hybrides qualifiées de fausses hybrides au niveau fiscal suite au non-respect des conditions fiscales liées aux vraies hybrides sont également concernées.

Les tableaux qui suivent permettent de mieux visualiser les changements relatifs à l'avantage de toute nature ainsi qu'à la déductibilité fiscale des frais de voiture dans le cas de la vraie hybride et dans le cas de la fausse hybride avec les deux hypothèses.

Montant de l'ATN suivant l'année d'acquisition pour la vraie hybride :

Avantage de toute nature (ATN)		
Date d'acquisition	1 ^{er} janvier 2023	1 ^{er} janvier 2024
Voiture de société : vraie hybride	2.063,49 euros	2.063,49 euros

Évolution de la déductibilité fiscale pour la vraie hybride acquise le 1^{er} janvier 2024 :

Date d'acquisition : 1 ^{er} janvier 2024		
Voiture de société : vraie hybride		
Année de revenus	% déductible	% DNA
2024	Frais de carburant : 50 % Autres frais de voiture : 100 %	Frais de carburant : 50 %
2025	Frais de carburant : 50 % Autres frais de voiture : 75 %	Frais de carburant : 50 % Autres frais de voiture : 25 %
2026	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 50 %
2027	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 25 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 75 %
2028	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 0 %	Frais de carburant, y compris autres frais de voiture : 100 %

Montant de l'ATN suivant l'année d'acquisition pour la fausse hybride : hypothèses 1 et 2 :

Avantage de toute nature (ATN)		
Date d'acquisition	1 ^{er} janvier 2023	1 ^{er} janvier 2024
Fausse hybride : hypothèse 1	4.539,67 euros	4.746,02 euros
Fausse hybride : hypothèse 2	6.345,22 euros	6.551,57 euros

Évolution de la déductibilité fiscale pour la fausse hybride acquise le 1^{er} janvier 2024 :

Date d'acquisition : 1 ^{er} janvier 2024				
	Fausse hybride : hypothèse 1	Fausse hybride : hypothèse 2	% déductible	% DNA
Année de revenus	% déductible	% DNA	% déductible	% DNA
2024	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 100 % Autres frais de voiture : 65,38 %	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 0 % Autres frais de voiture : 34,62 %	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 100 % Autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 0 % Autres frais de voiture : 50 %
2025	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 100 % Autres frais de voiture : 65,38 %	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 0 % Autres frais de voiture : 34,62 %	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 75 % Autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant : 50 % Frais d'électricité : 25 % Autres frais de voiture : 50 %
2026	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 50 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 50 %
2027	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 25 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 75 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 25 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 75 %
2028	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 0 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 100 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 0 %	Frais de carburant, y compris frais d'électricité et autres frais de voiture : 100 %

1.3.8 Budget mobilité

1.3.8.1 Définition

Afin de réduire le trafic routier et de favoriser des modes de transport plus écologiques, le gouvernement belge a mis en place le budget mobilité. Ce budget mobilité consiste en une somme annuelle que l'employeur verse à ses travailleurs en vue de remplacer la voiture de société⁴⁴.

Le travailleur peut utiliser cette somme pour financer des alternatives plus durables ou opter pour une voiture de société plus écologique.

Dans le cas où le travailleur ne dépense pas l'entièreté du budget, la somme restante lui est versée sous forme de prime.

Le montant du budget mobilité correspond au coût total de la voiture de société (Total Cost of Ownership TCO) pour l'employeur ou le coût que l'employeur doit supporter si le travailleur a droit à une voiture de société. Les éléments suivants font partie du coût total TCO :

- Le prix d'achat (avec un amortissement de 20 % par année civile) ou le coût de leasing ;
- Les frais de carburant ;
- La cotisation de solidarité ;
- Les charges fiscales et parafiscales ;
- Les frais de lavage, stationnement, etc. liés à la voiture de société.

1.3.8.2 Caractéristiques du budget mobilité

Ce budget mobilité s'adresse aux travailleurs possédant une voiture de société ou ayant le droit d'en bénéficier. L'adoption de ce système est facultative pour les entreprises et les travailleurs. De plus, ce budget ne doit présenter ni coût additionnel à l'employeur, ni des pertes au niveau financier pour le travailleur.

1.3.8.3 Montant

Le montant du budget mobilité se situe entre 3.000,00 euros et 16.000,00 euros par an. Le montant maximum ne peut excéder 1/5 de la rémunération brute, avec le maximum fixé à 16.000,00 euros par année civile.

Si les frais annuels bruts de la voiture sont inférieurs à 3.000,00 euros, le montant minimum de 3.000,00 euros est appliqué.

1.3.8.4 Piliers

Dans le cadre du budget mobilité, les travailleurs ont le choix entre trois piliers.

1.3.8.4.1 Pilier 1 : voiture respectueuse de l'environnement

En optant pour le pilier 1, les travailleurs peuvent remplacer leur voiture de société actuelle par un modèle plus écologique. Par exemple, ils peuvent opter pour une voiture électrique ou une voiture à faibles émissions de CO2.

⁴⁴ Budget mobilité : comment ça marche ? | Securex et Instructions administratives ONSS - 2025/1 > La notion de rémunération

1.3.8.4.2 Pilier 2 : moyens de transport durables et frais de logement

Via le pilier 2, les travailleurs ont le choix entre de nombreux moyens de transport durables et ils peuvent également bénéficier du financement de certains frais de logement. Parmi les moyens de transport durables, on trouve notamment :

- La mobilité douce : scooters et vélos (y compris électriques) ne dépassant pas 45 km/h, ainsi que tous les frais tels que l'achat, le leasing, la location, l'équipement et l'entretien se rapportant à cette mobilité douce ;
- Les abonnements aux transports publics, y compris ceux des membres de la famille du travailleur vivant sous le même toit ;
- Les transports collectifs organisés ;
- Les frais de stationnement.

Le financement des frais de logement comprend le loyer, ainsi que les amortissements et les intérêts des emprunts hypothécaires. Le lieu d'habitation doit se situer à moins de 10 km du lieu de travail.

1.3.8.4.3 Pilier 3 : montant restant

Le pilier 3 correspond au solde restant du budget mobilité après application des piliers 1 et 2. Ce solde, versé une fois par an au travailleur, est d'abord soumis à une cotisation spéciale de 38,07 % due à l'ONSS. Le solde est versé au plus tard avec le salaire du premier mois de l'année civile suivante.

1.3.8.5 Aspects fiscaux et sociaux des différents piliers

- Pilier 1 :

La voiture de société mise à disposition du travailleur dans le cadre du pilier 1 donne lieu à un avantage de toute nature imposable à l'impôt des personnes physiques.

À l'impôt des sociétés, la déductibilité fiscale des frais de voiture dépend de la formule basée sur les émissions de CO₂ de la voiture.

La cotisation de solidarité est due dans le chef de l'employeur qui met une voiture de société à disposition de son travailleur. Cependant, le travailleur bénéficie d'une exonération des cotisations sociales.

- Pilier 2 :

Le travailleur qui choisit des moyens de transport visés dans ce deuxième pilier bénéficie d'une exonération fiscale totale. Cette mesure vise à encourager les travailleurs à opter davantage pour ce pilier 2 comprenant des moyens de transport durables.

L'employeur bénéficie également d'une déductibilité fiscale totale à l'impôt des sociétés pour les frais liés à ce deuxième pilier.

Le pilier 2 n'est pas soumis aux cotisations de sécurité sociale.

- Pilier 3 :

Sur le solde restant, après utilisation du budget dans les piliers 1 et 2, le travailleur bénéficie d'une exonération fiscale au niveau du précompte professionnel sur ce montant. Ce solde restant est également entièrement déductible dans le chef de l'employeur à l'impôt des sociétés.

Cependant, le travailleur est soumis à une cotisation spéciale de 38,07 % sur ce troisième pilier. L'objectif est de décourager les travailleurs à utiliser ce troisième pilier.

1.3.8.6 Exemple

Un travailleur dispose d'un budget mobilité dont le montant annuel total s'élève à 9.500,00 euros en 2024. Il décide de répartir son budget entre les trois piliers suivants :

- Pilier 1 :

Il choisit une voiture de société électrique dont le montant de l'avantage de toute nature annuel s'élève à 2.500,00 euros. Le travailleur sera imposable sur cet avantage à l'impôt des personnes physiques.

L'employeur devra payer une cotisation de solidarité pour cette voiture de société mise à disposition de son travailleur.

- Pilier 2 :

Le travailleur choisit un abonnement de train dont le coût annuel pour 2024 s'élève à 2.200,00 euros. Ce montant sera entièrement exonéré d'impôts et il ne sera pas soumis aux cotisations de sécurité sociale.

- Pilier 3 :

Le solde restant de 4.800,00 euros est versé sur le compte du travailleur. Ce montant est soumis à une cotisation spéciale de 38,07 % dans le chef du travailleur, mais il est exonéré de la retenue d'un précompte professionnel et il est également entièrement déductible dans le chef de l'employeur.

1.3.8.6.1 Analyse de l'exemple

Cet exemple permet d'illustrer concrètement la répartition du budget mobilité entre les différents piliers, tout en soulignant les impacts fiscaux et sociaux tant pour le travailleur que pour l'employeur. Ce cas permet aussi de mieux comprendre l'application en pratique de ce budget mobilité avec les différents incitants fiscaux et sociaux visant à adopter une mobilité plus durable, notamment avec l'exonération fiscale du pilier 2 ou encore l'exonération des cotisations de sécurité sociale. De plus, cet exemple permet de montrer comment le travailleur peut opter pour une voiture plus écologique proposée dans le pilier 1, et comment ce choix peut contribuer à la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

1.3.9 Autres alternatives à la voiture de société

1.3.9.1 Covoiturage

1.3.9.1.1 Définition

On parle de covoiturage lorsque deux travailleurs ou plus roulent ensemble pour effectuer les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, de leur propre initiative. Dans cette situation, les règles habituelles de déduction des frais professionnels s'appliquent, ainsi que l'imposition de l'indemnité versée par l'employeur.

1.3.9.2 Transport collectif organisé

1.3.9.2.1 Définition

Le transport collectif organisé est un accord de covoiturage, établi entre le travailleur et l'employeur. Cet accord comprend toutes les règles et conditions applicables au covoiturage. De plus, une déclaration est signée par le travailleur optant pour le transport collectif organisé.

1.3.9.3 Avantages fiscaux : covoiturage et transport collectif organisé

Dans le cas où le travailleur opte pour le covoiturage de sa propre initiative, les règles habituelles de déduction des frais professionnels s'appliquent, ainsi que l'imposition de l'indemnité versée par l'employeur.

Si le travailleur opte pour le transport collectif organisé, les avantages fiscaux suivants peuvent lui être accordés :

- Si le travailleur choisit la déduction des frais professionnels forfaitaires, il bénéficie d'une exonération d'impôt plus importante pour l'indemnité de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ;
- S'il opte pour les frais réels, il a droit à la déduction habituelle des frais pour le déplacement entre le domicile et le lieu de travail, mais bénéficie également d'une déduction de 75 % pour le détour effectué afin de charger d'autres travailleurs ;
- Si le travailleur dispose d'une voiture de société, il a droit à une exonération partielle de l'impôt sur celle-ci.

1.3.9.3.1 Avantages dans le chef du chauffeur disposant d'une voiture de société

Lorsque le travailleur utilise sa voiture de société pour le covoiturage et que les conditions du transport collectif ne sont pas remplies, cela donne lieu à un avantage de toute nature imposable étant donné que ce travailleur utilise également sa voiture pour ses déplacements privés.

L'employeur mentionne l'intégralité (si la voiture est utilisée uniquement pour les déplacements individuels domicile – lieu de travail) ou une partie (si la voiture est également utilisée en dehors des déplacements domicile – lieu de travail) de l'avantage de toute nature dans la fiche de rémunérations 281.10 au niveau de la case 17, c « Intervention dans les frais de déplacement – autre moyen de transport ». Si l'employeur choisit la déduction des frais professionnels forfaitaires, il a droit à une exonération de 490,00 euros pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025), contrairement à 470,00 euros pour l'année de revenus 2023 (exercice d'imposition 2024).

Si le covoiturage avec une voiture de société a lieu dans le cadre du transport collectif organisé, que la part de trajet en covoiturage est de minimum 80 % et que le travailleur n'utilise pas la voiture pour ses déplacements privés, alors il a droit à une exonération pour avantage social.

Il peut également opter pour la déduction des frais professionnels réels à 0,15 cents par kilomètre, mais la distance entre le domicile et le lieu de travail est limitée à 100 km par trajet simple.

1.3.9.3.2 Avantages dans le chef du passager disposant d'une voiture de société

Pour le passager qui choisit la déduction des frais professionnels forfaitaires dans le cadre du transport collectif organisé, l'indemnité versée par l'employeur est exonérée jusqu'à un montant maximum correspondant au prix d'un abonnement de train mensuel en première classe, pour la même distance.

S'il opte pour les frais réels, il a deux choix :

- Soit il peut choisir la déduction des frais professionnels réels à 0,15 cents par kilomètre, mais la distance entre le domicile et le lieu de travail est limitée à 100 km par trajet simple ;
- Soit il peut mentionner 75 % des frais payés au chauffeur en les justifiant au moyen de documents probants.

1.3.9.4 Vélo

1.3.9.4.1 Définition

Le vélo présente de nombreux avantages fiscaux tant pour l'employeur que pour l'employé, mais il présente également des avantages sociaux tels que la diminution du stress dû au trafic et la réduction des congestions routières, ainsi que des avantages écologiques, comme la réduction des émissions polluantes.

Quels sont les vélos visés⁴⁵ ?

- 1) Les cycles : véhicules à deux roues ou plus, propulsés par des manivelles, des pédales ou munis d'un moteur électrique d'une puissance maximale de 250 W, dont l'assistance s'arrête à partir de 25 km/h, ou avant si le conducteur cesse de pédaler.
- 2) Les cycles motorisés à propulsion électrique : véhicules à deux roues ou plus, équipés de pédales et d'un moteur électrique servant principalement à assister au pédalage. L'assistance s'arrête lorsque la vitesse maximale de 25 km/h est atteinte par le véhicule et la puissance nominale continue du moteur électrique est de maximum 1 kW.
- 3) Les speed pedelecs à propulsion électrique : véhicules à deux roues, équipés de pédales, excepté les cycles motorisés, munis d'un moteur électrique servant principalement à assister au pédalage. L'assistance cesse lorsque la vitesse maximale de 45 km/h est atteinte par le véhicule et la puissance nominale continue du moteur électrique est de maximum 4 kW.

Sont compris dans cette définition : vélos de ville, vélos classiques (électrique ou non), vélos pliables, vélos hybrides, triporteurs, vélos tout-terrain, vélos de course et vélos adaptés pour personnes handicapées.

Sont exclus de cette définition : gyroroues, gyropodes, segways, skate-boards et patins à roulettes.

1.3.9.4.2 Avantages fiscaux⁴⁶

1. Vélo acheté par l'entreprise :

L'entreprise bénéficie d'une déduction fiscale de 100 % sur cet achat et l'amortissement du vélo doit être effectué sur une période minimale de 3 ans. Les vélos utilisés uniquement pour les trajets domicile – lieu de travail ne sont pas soumis à une taxation en tant qu'avantage de toute nature.

2. Location de vélo en leasing :

Le vélo est loué par le travailleur via l'employeur avec une possibilité de rachat. Le leasing vélo comprend les frais d'accessoires, d'entretien, d'assurance et d'assistance. À la fin du contrat, le travailleur a la possibilité de racheter le vélo à hauteur d'une valeur résiduelle d'au moins 15 % du prix d'achat du bien. La location de vélo en leasing ne génère pas un avantage de toute nature imposable tant que l'employé l'utilise pour ses déplacements domicile – lieu de travail, et tous les frais sont déductibles à 100 %.

⁴⁵ Le vélo | Securex

⁴⁶ mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/velos/avantages-fiscaux-et-primes-velo et Avantage vélo de société doit figurer sur la fiche fiscale | Securex

1.3.9.4.3 Changements à partir de l'année de revenus 2024

Depuis l'année de revenus 2024, le travailleur disposant d'un vélo de société a droit à une exonération de l'avantage de toute nature (déplacements domicile – lieu de travail) uniquement dans le cas où il opte pour la déduction des frais professionnels forfaitaires.

Le travailleur ne peut bénéficier de cette exonération s'il opte pour la déduction des frais professionnels réels. Dans le cas du travailleur ou du dirigeant d'entreprise qui opte pour les frais réels, l'indemnité vélo qui lui est octroyée ainsi que l'avantage du vélo de société font partie des revenus professionnels imposables qui seront imposés au taux progressif. L'indemnité vélo s'élève 0,35 cents par kilomètre parcouru pour l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025).

L'indemnité vélo ainsi que l'avantage lié au vélo de société ne sont pas soumis au précompte professionnel.

Le montant de l'indemnité ou de l'avantage de toute nature sera repris dans la fiche de rémunération 281.10 du travailleur, ou la fiche de rémunération 281.20 pour le dirigeant d'entreprise.

1.3.9.4.4 Précision sur les vélos de société

Dans le cadre de la mise à disposition gratuite d'un vélo de société à un travailleur ou dirigeant d'entreprise, le montant de l'avantage de toute nature tient compte des éléments suivants, tels qu'énoncés dans la circulaire 2024/C/22⁴⁷ :

- Nature de l'offre : mise à disposition d'un vélo ou d'un vélo avec accessoires compris ;
- Ampleur de l'offre : voir si le bénéficiaire du vélo en dispose de manière permanente ou de manière limitée. Si disposition de manière permanente, l'avantage de toute nature est déterminé annuellement. Si disposition de manière limitée, l'avantage est déterminé en fonction de la fréquence et de la durée d'utilisation du vélo ;
- Valeur de l'offre : l'avantage de toute nature lié au vélo de société varie également en fonction de la valeur, ainsi que des accessoires et services qui y sont associés.

Dans le cas où le vélo de société est utilisé à la fois pour les déplacements domicile-lieu de travail et à des fins privées, l'avantage de toute nature n'est pas soumis à la retenue d'un précompte professionnel, ni aux cotisations sociales de sécurité sociale.

1.3.9.4.5 Exemple

Une société achète un vélo le 1^{er} janvier 2024 pour le mettre à disposition de son employé. Le prix du vélo, accessoires compris, s'élève à 3.200,00 euros. La durée de vie économique de ce vélo correspond à 4 ans. Dans ce cas, l'avantage de toute nature sera déterminé de la manière suivante :

$$\text{ATN} = 3.200,00 \text{ euros}/4 = 800,00 \text{ euros}$$

Ce montant de 800,00 euros, exonéré de la retenue du précompte professionnel et des cotisations sociales, sera mentionné sur la fiche de rémunération 281.10 de l'employé pour l'année de revenus 2024. Cet exemple montre que le montant de l'avantage de toute nature lié au vélo de société est moins conséquent que celui lié à la voiture de société.

⁴⁷ Le vélo | Securex

2 Méthodologie

Dans la cadre de mon mémoire, concernant la méthodologie envisagée, j'ai opté pour la réalisation d'une étude quantitative. Cette étude se traduit sous forme d'un questionnaire en ligne s'adressant aux bénéficiaires de voitures de société en Belgique⁴⁸.

Le choix de cette approche quantitative se justifie par ma volonté d'analyser les tendances principales actuelles, de comprendre le choix des bénéficiaires de voitures de société et dans quelle mesure les aspects fiscaux, sociaux et écologiques influencent leurs choix et comportements.

L'objectif principal de cette étude quantitative est d'analyser les réactions ainsi que les comportements des bénéficiaires de voitures de société face aux réglementations fiscales actuelles liées aux véhicules de société en Belgique, mais aussi face aux futures réglementations annoncées. Il s'agit également de voir si les utilisateurs de voitures de société sont prêts à opter pour des alternatives plus durables.

Le questionnaire est composé de 32 questions reprenant plusieurs concepts et éléments tels que :

- Les informations sociodémographiques (âge, région, secteur d'activité, taille de l'entreprise) ;
- Les caractéristiques des voitures de société (type de voiture, puissance fiscale, émissions de CO2) ;
- Les éléments liés à la voiture de société (carte carburant, carte de recharge, bornes de recharge) ;
- Les aspects fiscaux (calcul de l'avantage de toute nature, réformes fiscales) ;
- Les aspects sociaux et écologiques (influence des réformes fiscales sur le choix de la voiture, avis concernant les voitures électriques, autres alternatives à la voiture de société).

Cette étude quantitative permet d'apporter des éléments pertinents et significatifs à ce mémoire, et également d'analyser de manière concrète les effets des réformes fiscales sur les habitudes et choix des utilisateurs de voitures de société. Cette étude sert aussi à identifier les obstacles empêchant la transition vers une mobilité plus douce ou les éléments qui pourraient renforcer cette transition. Les résultats obtenus grâce à ce questionnaire pourraient éventuellement servir de pistes pour de futures recherches. Ils pourraient également permettre d'apporter les recommandations visant à améliorer la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

⁴⁸ Voir annexe 4

3 Résultats et discussion

1) Éléments sociodémographiques et profil des répondants

Parmi les 144 répondants, la majorité est principalement âgée de 26 à 35 ans (51,7 %). Les tranches d'âge 36-45 ans (16,8 %) et 46-55 ans (16,1 %) présentent des proportions plus ou moins similaires, tandis que les 18-25 ans représentent 12,6 % des répondants. Seuls 2,8 % sont âgés de plus de 56 ans.

Les participants travaillent principalement en région wallonne (88,7 %), suivis des travailleurs des régions bruxelloise (7,7 %) et flamande (3,5 %).

Le secteur privé est très largement prédominant (95,8 %) par rapport au secteur public (4,2 %), ce qui reflète bien la réalité du marché en Belgique, où les voitures de société sont des avantages extralégaux davantage accordés dans le secteur privé.

Plus de la moitié des répondants (56,3 %) travaillent dans des entreprises de plus de 250 employés. Viennent ensuite les entreprises de taille moyenne, comptant 50 à 249 employés, avec 26,4 %, puis celles de moins de 10 employés (7,6 %) et, enfin, celles de 10 à 49 employés (9,7 %). Ces chiffres montrent que la voiture de société est majoritairement attribuée dans les grandes structures.

Enfin, 41,7 % des participants sont des bénéficiaires récents de voitures de société, ce qui démontre que cet avantage extralégal est d'actualité malgré les réformes fiscales de plus en plus strictes. Cela permet également d'obtenir des opinions actualisées sur les évolutions en cours liées à la voiture de société.

2) Caractéristiques des voitures de société

Parmi les voitures de société utilisées par les répondants, 36,1 % sont électriques, suivies des voitures diesel (28,5 %), hybrides (19,4 %) et essence (16 %). Malgré les incitants fiscaux visant à promouvoir la transition énergétique, les véhicules thermiques représentent encore une part importante, ce qui peut s'expliquer par plusieurs freins comme le manque d'infrastructures de recharge, la faible autonomie des véhicules ou leur coût plus élevé.

Concernant les cartes carburant ou de recharge associées à la voiture de société, 49,3 % des bénéficiaires disposent d'une carte carburant, 35,4 % d'une carte de recharge, et 9,1 % des deux types de cartes.

Parmi les utilisateurs de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, 19,6 % disposent d'une borne de recharge sur leur lieu de travail, tandis que 27,3 % en ont une, à la fois, à domicile et sur leur lieu de travail.

À propos de la liberté de choix, 31,3 % ont pu choisir librement leur voiture, 29,2 % ont choisi principalement parmi une liste de véhicules hybrides ou électriques, tandis que 39,6 % n'ont pas eu le choix. Le chiffre de 29,2 % montre que certaines entreprises orientent leur politique en matière de mobilité vers une transition plus durable.

Les critères permettant de déterminer le choix de la voiture sont principalement la marque, l'autonomie, le budget et la fiscalité. L'environnement et la consommation de carburant sont les deux critères les moins cités. D'autres critères ont également été mentionnés par les répondants tels que le confort, l'espace, les options, le modèle ou encore la préférence pour les voitures produites en Europe.

3) Utilisation des voitures de société

38,9 % des répondants parcourent entre 10.000 et 20.000 km par an, suivis de ceux qui font entre 20.000 et 30.000 km (35,4 %). 18,8 % roulent plus de 30.000 km annuellement, tandis que seulement 6,9 % des répondants parcourent moins de 10.000 km par an.

L'usage du véhicule de société est principalement mixte (63,2 %), combinant les trajets domicile-travail, les trajets privés et les déplacements professionnels. 23,6 % utilisent leur véhicule uniquement pour les déplacements domicile-lieu de travail et 8,3 % pour des raisons professionnelles.

Seuls 15,3 % des répondants possèdent également une voiture privée, mais 88,9 % indiquent que le véhicule de société est celui qu'ils utilisent le plus.

4) Aspects fiscaux perçus

Pour 49,3 % des participants, l'avantage de toute nature (ATN) influence leur choix de véhicule, tandis que 38,2 % mentionnent que ce n'est pas le cas. Ces chiffres montrent quand même une sensibilité fiscale des bénéficiaires de voitures de société, notamment plus pertinent dans un pays comme la Belgique où l'impôt est élevé.

Concernant la fiscalité actuelle liée aux voitures de société en Belgique, 29,2 % la jugent juste, 38,2 % non, et 36,6 % sont sans opinion. L'augmentation de l'avantage de toute nature (ATN), notamment pour les voitures thermiques, influence le choix de la voiture pour 60,4 % des répondants, ce qui démontre une certaine prise de conscience des contraintes réglementaires récentes liées aux voitures de société.

54,8 % des participants seraient prêts à opter pour une voiture électrique, 31,7 % pour une hybride, tandis que les véhicules équipés uniquement d'un moteur thermique diesel (7,7 %) et essence (5,8 %) suscitent peu d'intérêt.

5) Prise en considération des aspects écologiques

52,1 % des répondants indiquent connaître les objectifs du gouvernement belge en matière de transition écologique concernant les voitures de société, contre 47,9 % qui ne les connaissent pas exactement. Cela souligne un besoin de sensibilisation important, notamment dans les entreprises octroyant des véhicules de société à leurs employés.

Quant aux impacts des réformes fiscales incitant la transition vers une mobilité plus durable, les participants sont partagés : 44,1 % pensent que ces réformes y contribuent, contre 43,4 % qui ne le pensent pas.

Par ailleurs, 54,5 % seraient prêts à opter pour une voiture électrique pour leur prochaine voiture de société, 26,6 % la choisirait sous certaines conditions, notamment liées à la recharge et à l'autonomie, et 18,9 % ne le feraient pas.

Les principaux freins à l'adoption des véhicules électriques sont le manque de bornes de recharge, le temps de recharge long et l'autonomie limitée. Certains répondants ont également précisé l'impossibilité d'installer une borne de recharge à leur domicile. Ils signalent à nouveau le manque de bornes et ils seraient prêts à opter pour une voiture électrique uniquement dans le cas d'une amélioration technique liée à l'autonomie et au temps de recharge.

6) Alternatives à la voiture de société

Une grande partie des répondants (67,8 %) déclare que leur entreprise propose des alternatives à la voiture de société. Parmi les alternatives les plus fréquentes, citons le budget mobilité (80 %), le vélo d'entreprise (65,7 %) et les transports en commun (48,6 %). D'autres alternatives comme le covoiturage (14,3 %) et les transports collectifs organisés (3,8 %) sont moins courantes. Certains répondants mentionnent également le télétravail comme alternative à la voiture de société.

Cependant, 55,9 % des répondants ne sont pas prêts à renoncer à leur voiture de société, contre 37,1 % qui le seraient. Ces chiffres montrent un attachement important à cet avantage extralégal, confirmé par un taux de satisfaction très élevé (92,4 %).

Discussion :

Les résultats du questionnaire⁴⁹ apportent un éclairage important sur la manière dont les utilisateurs de voiture de société perçoivent les réformes fiscales et environnementales en Belgique et s'y adaptent.

Cette enquête montre que les réformes liées à la fiscalité automobile belge ainsi que la volonté de transition vers une mobilité plus durable sont globalement connues, mais elles suscitent encore des interrogations quant à leur efficacité en pratique. Si une majorité des répondants se dit prête à faire des progrès pour une mobilité plus durable, plusieurs freins impactent encore cette transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

Les entreprises belges semblent inclure de manière progressive cette transition dans leur politique liée à la mobilité, notamment en proposant des alternatives ou en limitant le choix de voitures dans une certaine liste de véhicules hybrides ou électriques. Toutefois, afin de progresser vers une mobilité plus durable, d'autres actions pourraient éventuellement être mises en place, comme l'augmentation des stations de recharge, l'organisation des séances d'information sur les enjeux écologiques et fiscaux des voitures de société, l'octroi de davantage de flexibilité aux employés dans les entreprises avec les alternatives aux véhicules de société.

Les résultats de ce questionnaire confirment qu'une transition vers une mobilité plus durable est en cours, mais qu'elle demande encore un accompagnement important sur les plans écologique, fiscal et social.

⁴⁹ Voir annexe 4

4 Conclusion

L'objectif de ce mémoire a été de comprendre et d'analyser les réformes fiscales récentes liées aux voitures de société en Belgique, notamment en analysant les impacts fiscaux sur les particuliers et les entreprises, ainsi que les conséquences sur le plan environnemental et sur le plan social. Les réformes fiscales liées aux voitures de société en Belgique connaissent une évolution significative sous la pression des politiques visant à rendre la mobilité plus respectueuse de l'environnement, notamment avec le traitement fiscal de plus en plus sévère des différents types de motorisations.

L'analyse reprise dans la partie concernant la littérature a permis de distinguer et d'étudier les différents objectifs concernant ces réformes : les objectifs liés à la transition vers une mobilité plus durable, l'alignement des réglementations fiscales avec les engagements climatiques au niveau européen, la réduction des émissions de CO₂, ainsi que le traitement fiscal des voitures de société en Belgique.

L'approche méthodologique quantitative, sous forme d'un questionnaire en ligne ayant récolté 144 réponses, a permis d'apporter un éclairage important sur les comportements des bénéficiaires de voitures de société, ainsi que sur leurs perceptions concernant les aspects fiscaux, sociaux et environnementaux. Les résultats de l'enquête montrent que les réformes récentes liées à la voiture de société présentent en effet un impact car 60,4 % des répondants indiquent que la fiscalité automobile va influencer leur prochain choix de véhicule et 54,8 % sont prêts à opter pour un véhicule de société électrique afin de bénéficier d'un traitement fiscal plus avantageux par rapport aux véhicules de société thermiques.

Cependant, certains freins constituent des obstacles à cette transition écologique. Les bénéficiaires de voitures de société sont attachés à leur confort. Il en ressort des résultats du questionnaire que plus de la moitié des répondants (55,9 %) n'opteraient pas pour une alternative à la voiture de société. Le covoiturage et le transport collectif représentent les alternatives les moins organisées dans les entreprises. Les résultats de cette enquête montrent qu'il serait intéressant de souligner l'importance de ces alternatives à la voiture de société de manière plus importante, notamment en accompagnant les travailleurs dans leur choix. Aussi, les autorités fiscales pourraient revoir leur politique en matière de mobilité afin de proposer des mesures fiscales plus intéressantes pour orienter davantage le choix des travailleurs vers les alternatives à la voiture de société.

D'autres mesures pourraient également être prises afin d'améliorer la mobilité, notamment des mesures visant à améliorer les infrastructures telles que les pistes cyclables ou les stations de recharge. La fiscalité joue un rôle important dans le choix, mais ces mesures sont également essentielles afin de favoriser la transition vers une mobilité plus durable.

En conclusion, même si les réformes fiscales évoluent, leur efficacité dépend également de leur mise en application, des politiques adoptées par les entreprises en matière de mobilité, mais aussi de l'accompagnement apporté aux entreprises et aux particuliers dans l'application des réglementations fiscales visant une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

5 Bibliographie

Ouvrages :

Coutureau, F., & Evrard , O. (2023). *Fiscalité et mobilité : Isoc, ipp, tva (Anthémis)*.

Pairon, B., & Grégoire, M. (2022). *Le régime fiscal et social des voitures de société en Belgique* (Wolters Kluwer).

Code, loi et circulaires :

Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité

Circulaire 2024/C/50 relative au verdissement fiscal de la mobilité

Code des impôts sur les revenus CIR 92

Loi du 25 novembre 2021 portant sur le verdissement fiscal et social de la mobilité

Sites internet :

34.000 voitures de société en plus sur nos routes en 2023. (s. d.). mobility. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <http://mobilit.belgium.be/fr/news/34000-voitures-de-societe-en-plus-sur-nos-routes-en-2023>

Accord de paris. (s. d.). Toutleurope.eu. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.toutleurope.eu/le-glossaire-de-l-europe/accord-de-paris/>

Acerta. Baisse de près de 20 % des émissions moyennes de CO2 des voitures de société en un an.

Acerta. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.acerta.be/fr/dans-la-presse/baisse-de-pres-de-20-des-emissions-moyennes-de-co2-des-voitures-de-societe-en-un-an>

Avantages de toute nature / SPF Finances. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://fin.belgium.be/fr/particuliers/declaration-impot/revenus/avantages-de-toute-nature>

Avantages fiscaux et primes vélo. (s. d.). mobility. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <http://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/velos/avantages-fiscaux-et-primes-velo>

Batteries de voitures électriques : L'enjeu des métaux critiques. (2024, janvier 25). Media Roole. <https://media.roole.fr/transition/voiture-propre/batteries-de-voitures-electriques-lenjeu-des-metaux-critiques>

Belgian Mobility Dashboard : Presque quatre fois plus de bornes de recharge en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie réunis. (s. d.). VBO FEB - Verbond van Belgische Ondernemingen - Fédération des Entreprises de Belgique. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.vbo-feb.be/fr/communiques-de-presse/belgian-mobility-dashboard-presque-quatre-fois-plus-de-bornes-de-recharge-en-flandre-qua-bruxelles-et-en-wallonie-reunis/>

BeMob-enquête : Telewerk in België in 2024. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.teletravailler.be/en-chiffres/bemob-enquete-telewerk-in-belgie-in-2024/>

Bihain, S. (2024, octobre 11). Déductibilité borne de recharge particulier Belgique 2024/2025. Vectura. <https://vectura.be/deductibilite-fiscale-des-bornes-de-recharge-pour-particuliers-en-belgique-apres-31-aout-2024/>

Bornes de recharge pour voitures électriques / SPF Finances. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://fin.belgium.be/fr/particuliers/avantages-fiscaux/bornes-de-recharge-pour-voitures-electriques>

Budget mobilité : Calcul et définition. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/politique-rh/mobilite/budget-mobilite>

Calcul de l'ATN lié au véhicule de société électrique. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/voiture-de-societe/comment-calculer-l'avantage-de-toute-nature-lie-aux-vehicules-de-societe-electriques>

Comment calculer l'intervention personnelle du travailleur dans l'avantage de toute nature ? (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/voiture-de-societe/comment-calculer-l-intervention-personnelle-du-travailleur-dans-l'avantage-de-toute-nature>

Comprendre la norme WLTP. (s. d.). FEBIAC. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.febiac.be/fr/article/comprendre-la-norme-wltp>

Déductibilité fiscale des frais de voiture. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.wolterskluwer.com/fr-be/expert-insights/tax-deductible-car-related-expenses>

Déductibilité fiscale des voitures de société et DNA / LIZY.be. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.lizy.be/fr/tools/deductibilite-fiscale-voiture>

Des solutions prometteuses concernant l. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.gofast.swiss/fr/blog/posts/production-de-batteries>

Différence entre une vraie ou fausse hybride rechargeable / Lizy.be. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.lizy.be/fr/blog/vraie-ou-fausse-hybride-rechargeable>

Émissions par secteur. (s. d.). Klimaat | Climat. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>

FERRIERE, F. (2024, avril 30). *Voitures électriques : Un rapport alarmant sur le nombre insuffisant de bornes de recharge en Europe.* Automobile Propre. <https://www.automobile-propre.com/articles/voitures-electriques-un-rapport-alarmant-sur-le-nombre-insuffisant-de-bornes-de-recharge-en-europe/>

Fournier, C. (2021, octobre 19). Les batteries de voitures électriques : Notre prochaine catastrophe environnementale ? Youmatter. <https://youmatter.world/fr/categorie-economie-business/batteries-voitures-electriques-impact-environnement/>

Frais de déplacement domicile-lieu de travail. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/montants-actuels/montants-socio-juridiques/frais-de-deplacement-domicile-lieu-de-travail-exoneration-fiscale>

Historique. (s. d.). Klimaat | Climat. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/historique>

Indemnité vélo. (2015, octobre 16). SPF Finances. <https://finances.belgium.be/fr/node/3323>

Instructions administratives ONSS - 2025/1 > La notion de rémunération. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse

<https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/salary/particularcases/mobilitybudget.html>

Instructions administratives ONSS - 2025/1 > Les cotisations spéciales. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse

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

L'hybride détrône l'essence : 59% des voitures vendues en 2023 sont hybrides ou électriques / Statbel. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://statbel.fgov.be/fr/nouvelles/lhybride-detrone-lessence-59-des-voitures-vendues-en-2023-sont-hybrides-ou-electriques>

La Belgique est leader en Europe en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves. (s. d.). Gocar.be. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://gocar.be/fr/actu-auto/electrique/belgique-est-leader-en-europe-en-matiere-de-reduction-des-emissions-de-co2-des-voitures-neuves>

La complexité des politiques automobiles pour les VE, un véritable défi pour les gestionnaires de flotte. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.mobilityplus.be/fr/blog/la-complexite-des-politiques-automobiles-pour-les-ve-un-veritable-defi-pour-les-gestionnaires-de-flotte>

Le taux d'émission de CO² de référence pour 2023. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/actualites/voitures-de-societes-2023-l'avantage-de-toute-nature-augmente-fortement>

Le vélo. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/remboursement-des-frais-de-transport/le-velo>

Les Belges et la mobilité – Les défis de demain / Moniteur Automobile. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/mobilite/les-belges-et-la-mobilite-les-defis-de-demain.html>

Les chiffres-clés du vélo : Ce mode de transport de plus en plus populaire en Belgique. (s. d.). mobility. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <http://mobilit.belgium.be/fr/news/les-chiffres-cles-du-velo-ce-mode-de-transport-de-plus-en-plus-populaire-en-belgique>

Livis, G. (2023, mai 9). Bornes de recharge, remboursement d'électricité, ATN... : Des précisions dans une décision anticipée du fisc. FLEET. <https://www.fleet.be/bornes-de-recharge-remboursement-delectricite-atn-des-precisions-dans-une-decision-anticipee-du-fisc/?lang=fr>

Mettre un véhicule à disposition sans électricité. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/voiture-de-societe/qu'en-est-il-si-l-employeur-met-un-vehicule-de-societe-electrique-a-disposition-du-travailleur-sans>

Mise à disposition d'un vélo d'entreprise : Changement administratif en vue ! (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.partena-professional.be/fr/nos-connaissances/infoflashes/mise-disposition-dun-velo-dentreprise-changement-administratif-en-vue>

Mibilitas, M. W.-. (2024, août 8). Fin des avantages fiscaux pour les stations de recharge, mais il y de l'espoir... link2fleet. <https://www.link2fleet.com/fr/einde-fiscale-voordelen-voor-laadpalen-maar-er-is-hoop/>

NESTE. (s. d.). *Qu'est-ce que la mobilité durable ?* <https://www.neste.be/fr/neste-en-belgique/une-mobilite-durable/quest-ce-que-la-mobilite-durable>

Nouvelles règles fiscales pour les bornes de recharge à partir de septembre. (2024, septembre 12). Pluginvest. https://www.pluginvest.eu/fr_BE/blog/pluginsights-1/nouvelles-regles-fiscales-pour-les-bornes-de-recharge-a-partir-de-septembre-196

Olivier, A. (2024, novembre 14). *Qu'est-ce que le Pacte vert pour l'Europe ?* Toutelurope.eu. <https://www.toutelurope.eu/environnement/qu-est-ce-que-le-pacte-vert-pour-l-europe/>

Pacte vert : La voie vers une UE durable et climatiquement neutre. (2020, juin 26). Thèmes | Parlement européen. <https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20200618STO81513/le-pacte-vert-pour-une-ue-durable-et-climatiquement-neutre>

Pacte vert. (s. d.). Toutelurope.eu. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.toutelurope.eu/glossary/pacte-vert/>

Passez au vélo de société. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/politique-rh/mobilite/leasing-velo-de-societe-via-employeur>

Près de la moitié des voitures neuves de l'UE étaient hybrides ou électriques en 2023. (2024, décembre 20). euronews. <https://fr.euronews.com/my-europe/2024/12/20/pres-de-la-moitie-des-voitures-neuves-de-lue-etaient-hybrides-ou-electriques-en-2023>

Que comprend l'avantage de toute nature ainsi calculé ? (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/voiture-de-societe/que-comprend-l'avantage-de-toute-nature-ainsi-calcule>

Que comprend l'avantage de toute nature ainsi calculé ? (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/voiture-de-societe/que-comprend-l'avantage-de-toute-nature-ainsi-calcule>

Quels frais professionnels réels pouvez-vous déduire? (2024). <https://www.lecho.be/monargent/impots/declaration-fiscale/quels-frais-professionnels-reels-pouvez-vous-deduire/10547621.html>

Quels sont les différents types de motorisation hybride ? (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.autohero.com/fr/conseil/explorer/types-de-moteurs/hybride/types-de-voitures-hybrides/>

Règlement pour le remboursement de l'électricité à domicile. (s. d.). Vandelanotte. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse [https://www.vandelanotte.be/fr/actuel/reglement-temporaire-pour-le-remboursement-de-l-electricite-chagee-a-domicile](https://www.vandelanotte.be/fr/actuel/reglement-temporaire-pour-le-remboursement-de-l-electricite-chargee-a-domicile)

Remboursement électricité pour une voiture d'entreprise. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.partena-professional.be/fr/nos-connaissances/infoflashes/remboursement-des-frais-delectricite-par-lemployeur-pour-la-recharge>

Revenus professionnels / spf finances. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://fin.belgium.be/fr/particuliers/declaration-impot/revenus/revenus-professionnels>

Tobalem, B. (2024, mars 15). *Pacte vert européen : 13 mesures proposées par la Commission pour une réduction des émissions carbone.* Toutelurope.eu. <https://www.toutelurope.eu/environnement/pacte-vert-europeen-les-12-mesures-proposees-par-la-commission-pour-une-reduction-des-emissions-carbone/>

Tuyaerts, M. (2024, octobre 24). *Cotisation CO2 : Voici ce que vous devrez payer en 2025*. FLEET. <https://www.fleet.be/cotisation-co2-voici-ce-que-vous-devrez-payer-en-2025/?lang=fr>

Véhicules de société – ONSS : La cotisation Co2 au 1er janvier 2025. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.partena-professional.be/fr/nos-connaissances/infoflashes/vehicules-de-societe-onss-la-cotisation-co2-au-1er-janvier-2025>

Verdissement des voitures de société : La loi a été publiée. (s. d.). Group S. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.groups.be/fr/hr-news/verdissement-des-voitures-de-societe-la-loi-ete-publiee>

Voiture de société : Cotisation CO2 augmentée au 1er juillet 2023 / UCM. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.ucm.be/actualites/voiture-de-societe-cotisation-co2-augmentee-au-1er-juillet-2023>

Voiture de société : Cotisation CO2 augmentée au 1er juillet 2023 / UCM. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.ucm.be/actualites/voiture-de-societe-cotisation-co2-augmentee-au-1er-juillet-2023>

Voiture de société électrique : Avantages, fiscalité et modèles / Lizy.be. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.lizy.be/fr/blog/voiture-societe-electrique>

Voiture de société électrique : Avantages, fiscalité et modèles / Lizy.be. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.lizy.be/fr/blog/voiture-societe-electrique>

Voiture de société—Cotisation de solidarité. (s. d.). Securex. Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/themes/remunerer/voiture-de-societe/voiture-de-societe-calcul-de-la-cotisation-de-solidarite-pour-l-onss>

Voiture électrique : Les batteries et l'enjeu des terres rares. (2020, novembre 30). Automobile Propre. <https://www.automobile-propre.com/dossiers/les-batteries-et-lenjeu-des-terres-rares/>

Voiture hybride : Définition, prix et fonctionnement / Lizy.be. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://www.lizy.be/fr/blog/voiture-hybride-definition>

Voitures de société / SPF Finances. (s. d.). Consulté 8 mai 2025, à l'adresse <https://fin.belgium.be/fr/particuliers/declaration-impot/revenus/voitures-de-societe>

Voitures de société. (2015, octobre 16). SPF Finances. https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/voitures_de_societe

WLTP et NEDC : Tout comprendre aux mesures de consommation. (2024, juin 25). Automobile Propre. <https://www.automobile-propre.com/dossiers/wltp-nedc-les-differences-des-cycles-dhomologations-de-vehicules/>

6 Annexes

Annexe 1 : codes 1206 et 1206 de la déclaration à l'impôt des sociétés (ISOC)

Dépenses non admises et autres éléments du résultat

	Codes	Période imposable
Impôts non déductibles	1201	.....I.....
Impôts, taxes et rétributions régionaux	1202	.....I.....
Amendes, pénalités et confiscations de toute nature	1203	.....I.....
Taxes annuelles sur les établissements de crédit, organismes de placement collectif et entreprises d'assurance	1245	.....I.....
Taxe sur l'embarquement dans un aéronef	1246	.....I.....
Pensions, capitaux, cotisations et primes patronales non déductibles	1204	.....I.....
Frais de voiture et moins-values sur véhicules automobiles non déductibles	1205	.....I.....
Frais de voiture à concurrence d'une quotité de l'avantage de toute nature	1206	.....I.....
Frais de réception et de cadeaux d'affaires non déductibles	1207	.....I.....
Frais de restaurant non déductibles	1208	.....I.....
Frais de vêtements professionnels non spécifiques	1209	.....I.....
Intérêts exagérés	1210	.....I.....
Intérêts relatifs à une partie de certains emprunts	1211	.....I.....
Surcoûts d'emprunt non déductibles	1262	.....I.....
Avantages anormaux ou bénévoles	1212	.....I.....
Avantages sociaux	1214	.....I.....
Avantages de titres-repas, chèques sport/culture ou éco-chèques	1215	.....I.....
Loyers et avantages locatifs attribués et indemnités et avantages attribués en vertu d'un droit réel d'usage sur un bien immobilier	1248	.....I.....
Libéralités	1216	.....I.....
Réductions de valeur et moins-values sur actions ou parts	1217	.....I.....
Escomptes non déductibles pris en charge sur des immobilisations incorporelles ou corporelles non amortissables ou des immobilisations financières	1243	.....I.....
Reprises d'exonérations antérieures	1218	.....I.....
Participation des travailleurs et primes bénéficiaires	1233	.....I.....
Indemnités pour coupon manquant	1220	.....I.....
Frais tax shelter	1232	.....I.....
Primes, subsides en capital et en intérêt régionaux	1222	.....I.....
Indemnités payées en exécution d'une convention de déduction d'intérêts	1263	.....I.....
Indemnités payées en exécution d'une convention de transfert intra-groupe	1264	.....I.....
Impôt minimum pour les groupes d'entreprises multinationales et nationaux de grande envergure	1249	.....I.....
Montant payé en compensation d'un impôt complémentaire dans le cadre de l'impôt minimum pour les groupes d'entreprises multinationales et nationaux de grande envergure	1250	.....I.....
Commissions et autres rétributions d'agents de sportifs non déductibles	1244	.....I.....
Paiements non déductibles vers certains États	1223	.....I.....
Paiements non déductibles effectués dans le cadre de certains dispositifs hybrides	1236	.....I.....
Dépenses non justifiées et bénéfices dissimulés	1225	.....I.....
Reprise de déduction pour revenus d'innovation en cas d'étalement des frais historiques	1230	.....I.....
Reprise de déduction pour revenus d'innovation suite au non-remplacement en dépenses qualifiantes	1231	.....I.....
Revenus générés dans le cadre d'un dispositif hybride non repris dans les bénéfices	1237	.....I.....
Bénéfices non distribués d'une société étrangère contrôlée	1238	.....I.....

Annexe 2 : codes 1365 et 2365 repris dans le cadre X de la déclaration à l'impôt des personnes physiques (IPP)

page 12

Cadre X - (DÉPENSES DONNANT DROIT À DES) RÉDUCTIONS D'IMPÔT

I. RÉGIONAL		
A. Partie non couverte par des subsides, des dépenses faites pour l'entretien et la restauration de propriétés classées conformément à la législation sur la conservation des monuments et sites :	3385-10	4385-77
B. Versements pour des prestations dans le cadre d'agences locales pour l'emploi (chèques ALE) :	3365-30	4365-97
C. Nombre de titres-services :	3366-29	4366-96
D. Réduction d'impôt pour les dépenses faites pour l'isolation du toit dans une habitation qui, au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont débuté les travaux, était occupée depuis au moins 5 ans :		3317-78
E. Réduction d'impôt pour les dépenses faites à partir de 2016 en vue de la rénovation d'une habitation donnée en location via une agence immobilière sociale :		3395-97
II. FÉDÉRAL		
A. Libéralités :		1394-61
B. Montant des frais de garde d'enfant qui entrent en considération pour la réduction d'impôt :		1384-71
C. Rémunérations d'un employé de maison :		1389-66
D. Cotisations et primes pour une pension complémentaire pour indépendants :	1342-16	2342-83
E. Versements effectués dans le cadre de l'épargne-pension :	1361-94	2361-64
F. Versements en vue de l'acquisition de nouvelles actions ou parts de capital d'une société établie dans l'Espace économique européen dans laquelle vous êtes occupé en qualité de travailleur ou dont votre société-employeur est une (sous-)filiale		
1. Versements effectués en 2024 :	1362-93	2362-63
2. Reprise de la réduction d'impôt obtenue antérieurement suite à la cession anticipée d'actions ou parts en 2024 :	1366-89	2366-59
G. Versements donnant droit à une réduction d'impôt pour l'acquisition de nouvelles actions ou parts d'entreprises débutantes		
1. Versements donnant droit à la réduction d'impôt de 30 % :	1318-40	2318-10
2. Versements donnant droit à la réduction d'impôt de 45 % :	1320-38	2320-08
3. Reprise de la réduction d'impôt effectivement obtenue antérieurement :	1328-30	2328-97
H. Versements donnant droit à une réduction d'impôt pour l'acquisition de nouvelles actions ou parts d'entreprises en croissance		
1. Versements effectués en 2024 :	1334-24	2334-91
2. Reprise de la réduction d'impôt effectivement obtenue antérieurement :	1343-15	2343-82
I. Report de la réduction d'impôt relative à des versements effectués en 2021 pour l'acquisition de nouvelles actions ou parts d'entreprises accusant une forte baisse de leur chiffre d'affaires suite à la pandémie de covid-19		
1. Report de la réduction d'impôt relative à des versements effectués en 2021 :	1346-12	2346-79
2. Reprise de la réduction d'impôt effectivement obtenue antérieurement :	1377-78	2377-48
J. Primes d'une assurance protection juridique :	1344-14	2344-81
K. Dépenses pour l'installation d'une borne de recharge fixe pour voitures électriques dans ou à proximité immédiate de l'habitation :	1365-90	2365-60
L. Moins-values sur actions ou parts actées à l'occasion du partage total de l'asoir social de pincafs privées :	1329-29	2329-96
M. Réduction d'impôt pour :		
- habitations basse énergie :		1347-11
- habitations passives :		1367-88
- habitations zéro énergie :		1348-10

Annexe 3 : code 1065 de la déclaration à l'impôt des sociétés (ISOC)

Réserves

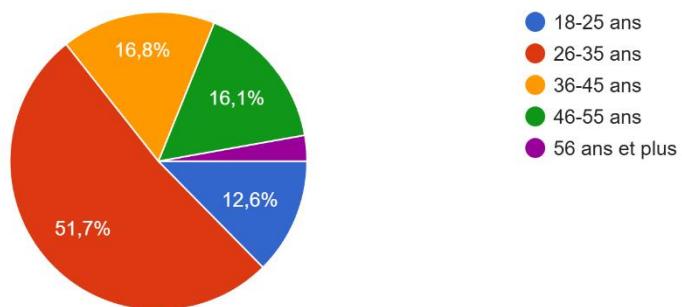
Bénéfices réservés imposables (suite)

Voitures de société en Belgique

144 réponses

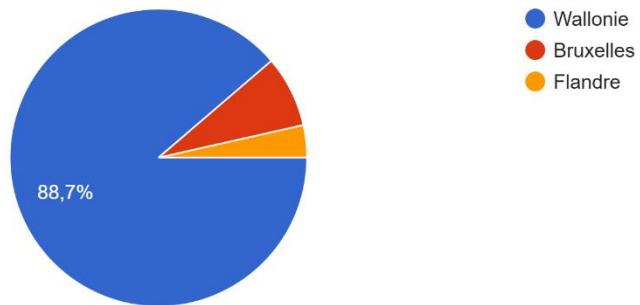
1) Quel est votre âge ? Tranche d'âge situé entre :

143 réponses



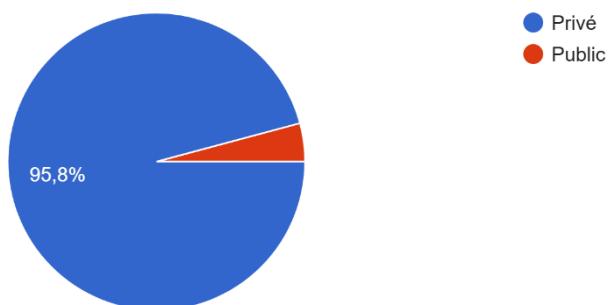
2) Dans quelle région travaillez-vous ?

142 réponses



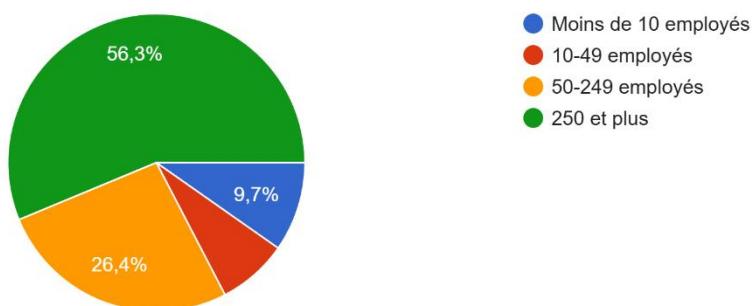
3) Dans quel secteur travaillez-vous ?

144 réponses



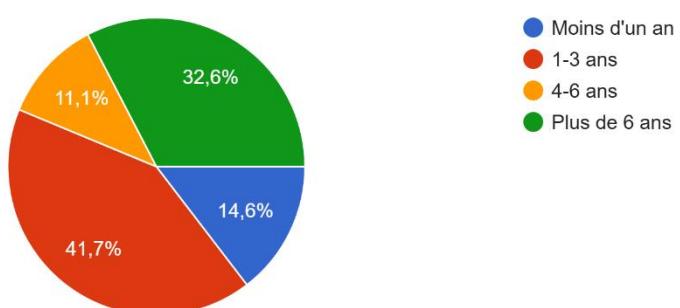
4) Quelle est la taille de votre entreprise ?

144 réponses



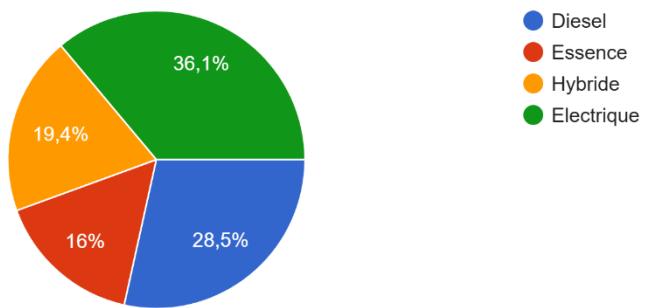
5) Depuis combien de temps disposez-vous d'une voiture de société ?

144 réponses



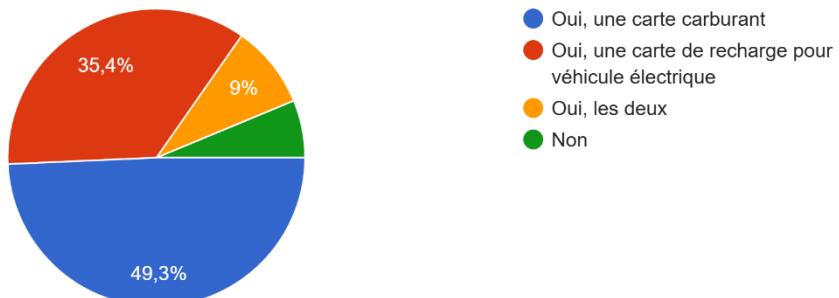
6) Quel type de voiture de société utilisez-vous ?

144 réponses



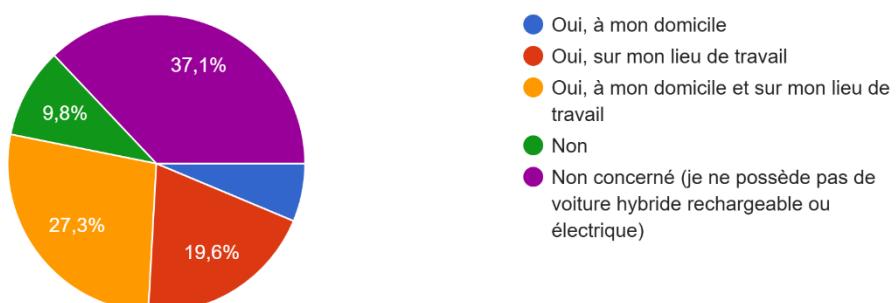
7) Disposez-vous d'une carte carburant ou d'une carte de recharge liée à votre voiture de société ?

144 réponses



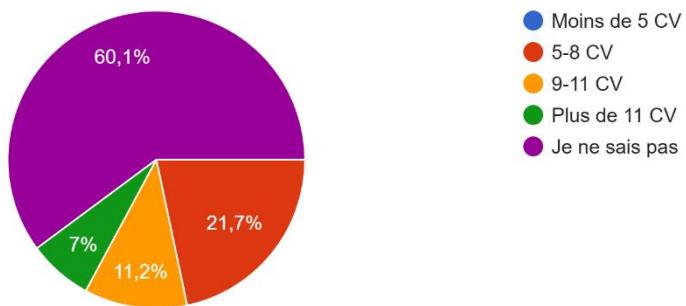
8) Votre employeur met-il à votre disposition une borne de recharge pour votre véhicule de société hybride rechargeable ou électrique ?

143 réponses



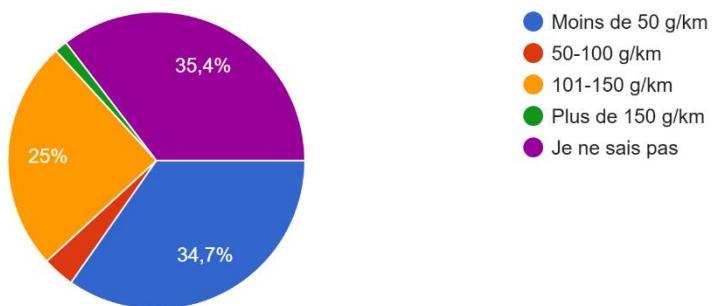
9) Quelle est la puissance fiscale de votre voiture (chevaux fiscaux : CV) ?

143 réponses



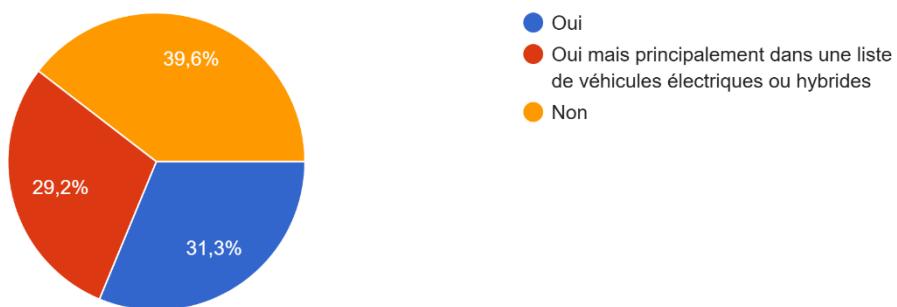
10) Quel est le taux d'émission de CO2 de votre voiture ?

144 réponses



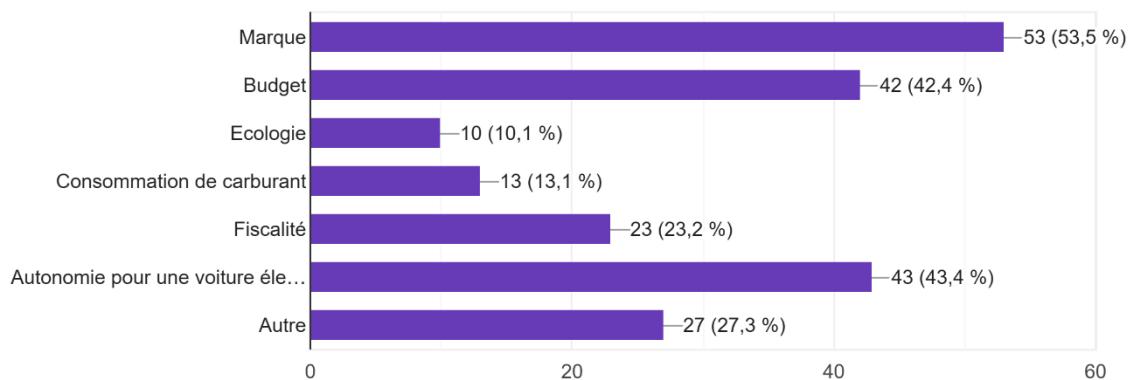
11) Avez-vous eu la possibilité de choisir votre véhicule de société ?

144 réponses



12) Si oui, quels ont été les critères les plus importants dans votre choix ?

99 réponses



13) Si vous avez également coché la réponse "Autre" à la question précédente, veuillez préciser :

28 réponses

la voiture doit être fabriquée en Europe

L'espace pour la famille

J'ai récupéré la voiture d'un collègue

Je n'ai pas eu le choix

Puissance, chassis

Je n'ai pas choisi le modèle

Taille de coffre car des enfants

Habitabilité, espace intérieur

Le côté pratique. (L'espace disponible, le coffre)

Je ne suis pas intéressé par les voitures. Je prends ce qui est disponible parmi les voitures déjà disponibles au sein de l'entreprise

Pays de production (privilégier l'Europe)

Le type de véhicule

Disponibilité (vehicule d'occasion)

Je n'ai pas choisi mon véhicule, il était disponible dans le parc automobile de la société

habitabilité et confort

Choix d'un véhicule non électrique pour conserver notre autonomie

Beauty, size

Je ne voulais pas de SUV mais j'ai une famille donc j'ai choisi le seul break disponible dans la liste de l'entreprise

Beauté du model

Le confort intérieur de la voiture car je passe de longues heures sur la route. (siège cuir, chauffage au volant, dégivrage rapide des pare-brises, espace de rangement, ergonomie des sièges, soutien lombaire,...)

J'ai pas pu choisir ma voiture, mais on est bien fourni, si j'avais du choisir, j'aurais choisi par rapport a la marque et a la fiscalité du coup

Puissance de 110CH minimum

seule voiture disponible à ce moment-là

puissance

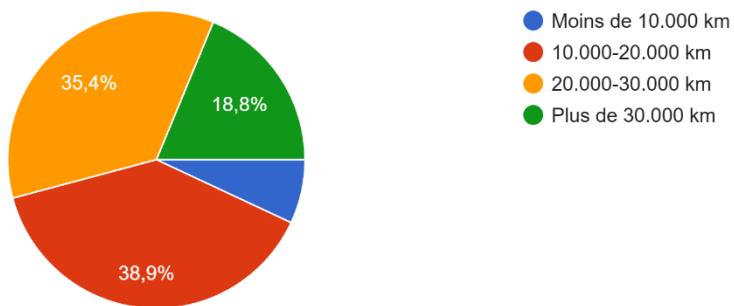
Taille du véhicule pour y mettre deux sièges enfants et un coffre suffisamment grand pour notre famille.

Esthétique, options, allure

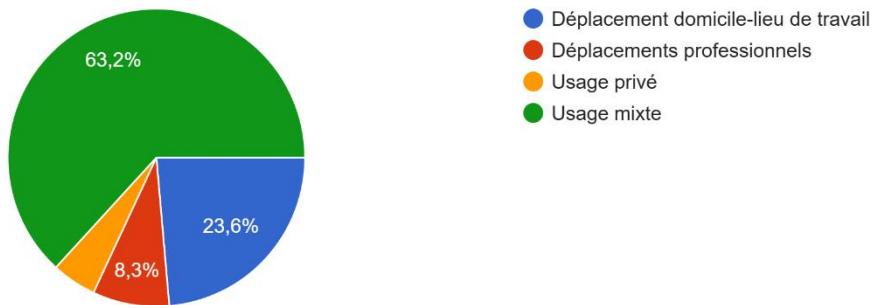
le modèle et le budget combinés

Espace dans la voiture

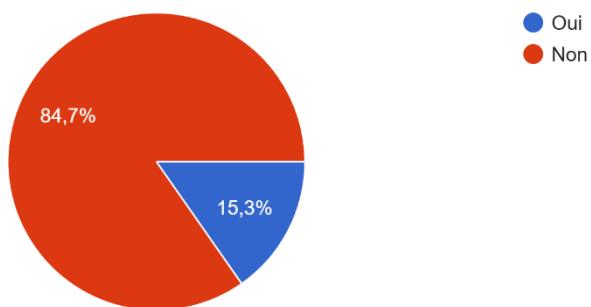
14) Combien de kilomètres parcourez-vous par an en moyenne avec votre véhicule de société ?
144 réponses



15) Pour quels types de déplacements utilisez-vous généralement votre voiture de société ?
144 réponses

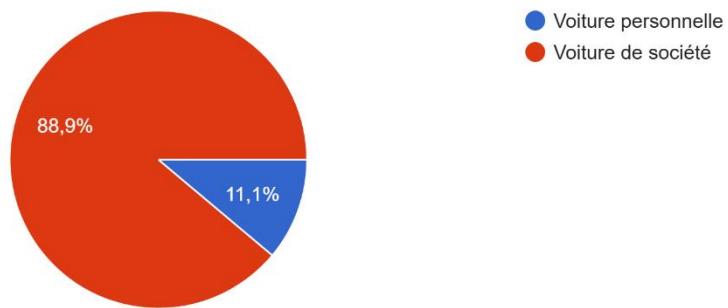


16) Disposez-vous également d'une voiture personnelle en plus de votre voiture de société ?
144 réponses



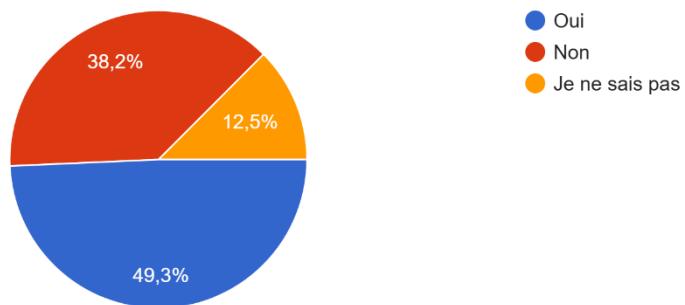
17) Si oui, laquelle utilisez-vous le plus ?

36 réponses



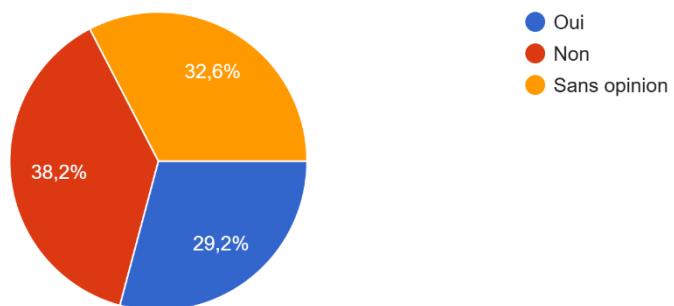
18) Votre avantage de toute nature (ATN) a-t-il une influence sur le choix de votre voiture de société ?

144 réponses

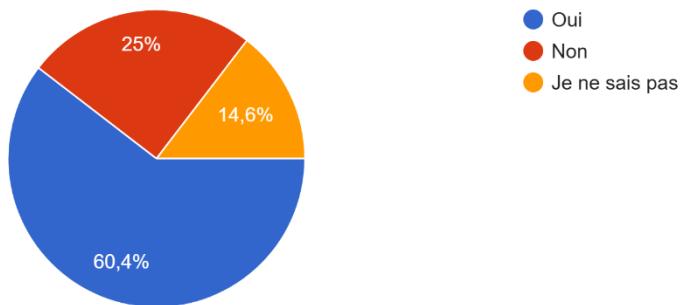


19) Pensez-vous que la fiscalité actuelle liée aux voitures de société est juste ?

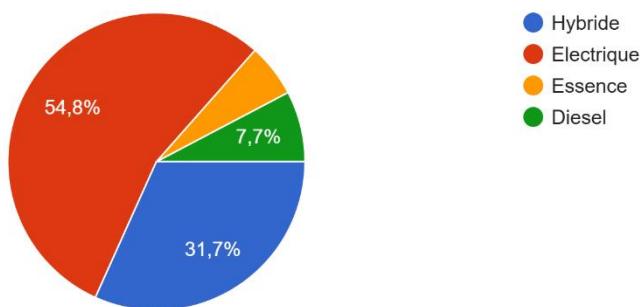
144 réponses



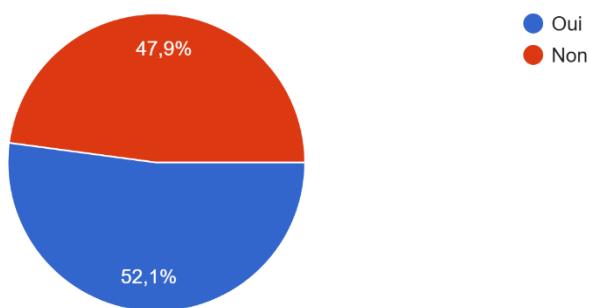
20) La réforme de la fiscalité automobile, notamment la diminution de la déductibilité fiscale et le mode de calcul de l'avantage de toute nature (ATN) d...tre intention de changer votre voiture à l'avenir ?
144 réponses



21) Si oui, quel type de voiture choisiriez-vous ?
104 réponses

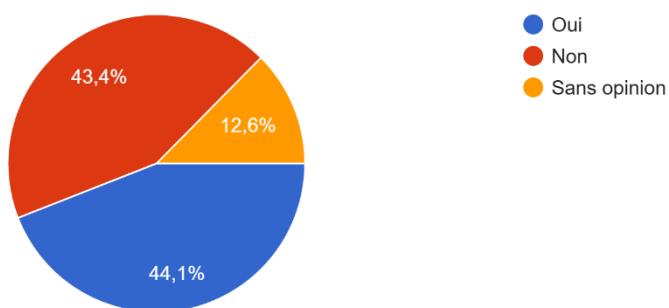


22) Avez-vous une idée des objectifs du gouvernement belge en matière de transition écologique pour les véhicules de société ?
142 réponses



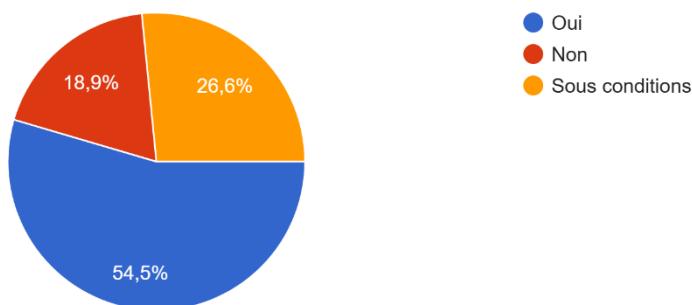
23) Pensez-vous que les réformes fiscales incitent réellement à une transition vers des voitures plus durables ?

143 réponses



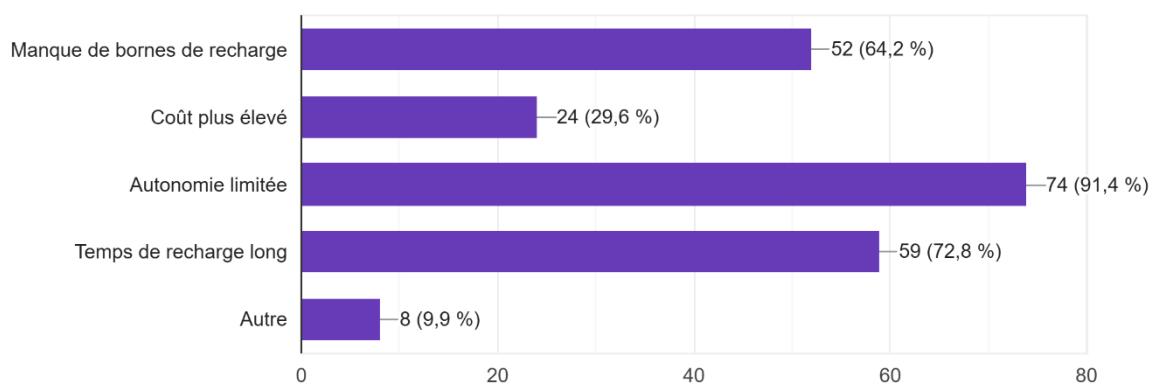
24) Seriez-vous prêt à opter pour une voiture électrique pour votre prochaine de voiture de société ?

143 réponses



25) Si non ou sous conditions, quels sont les principaux freins ?

81 réponses



26) Si vous avez également coché la réponse "Autre" à la question précédente, veuillez préciser :

9 réponses

J'habite en appartement, j'ai un emplacement de parking sous-terrain au sein duquel il n'y a pas la possibilité à ce jour d'installer une borne de recharge électrique.

Les voitures électriques sont tout aussi polluantes que les thermiques et favorisent l'économie Chinoise au lieu de celle européenne où nous vivons. C'est un scandale

Impact sur le temps à octroyer à la recharge, interdiction de mettre les câbles au travers des trottoirs, obligation d'avoir une place face à son domicile

Je loue, donc pas moyen d'installer une borne (encore moins à mes frais) alors que je pars d'ici 1-2 ans

Habitant en ville, sans garage, je ne peux pas recharger ma voiture chez moi.

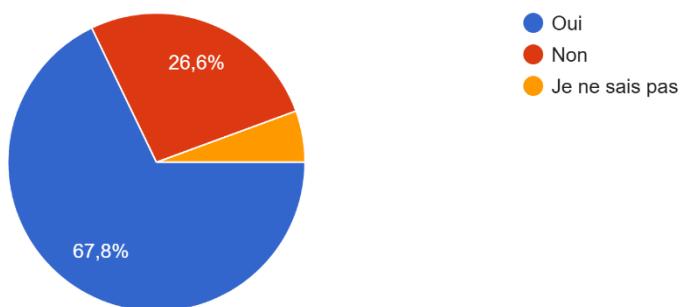
Pas de place pour installer une borne à domicile, en appartement loué

Etant donné qu'il manque des bornes de recharge, et que je vis dans une maison mitoyenne sans garage ! je devrai soit acheter une nouvelle maison soit rester sur une voiture thermique. (Le manque d'autonomie des batteries et le temps de recharge ne m'incite pas plus à opter pour une voiture électrique) Bien entendu, si l'autonomie et le temps de recharge s'améliorent et qu'il y a plus de bornes disponibles, je peux reconsiderer mon point de vue.

Le cout des voitures electriques est juste stratosphérique. Au final avec les choix pourris de sortie du nucléaire les prix de l'electricité sont à peine avantageux par rapport au diesel. Mais avant de rembourser la différence avec l'augmentation de prix des voitures il y a de la marge !

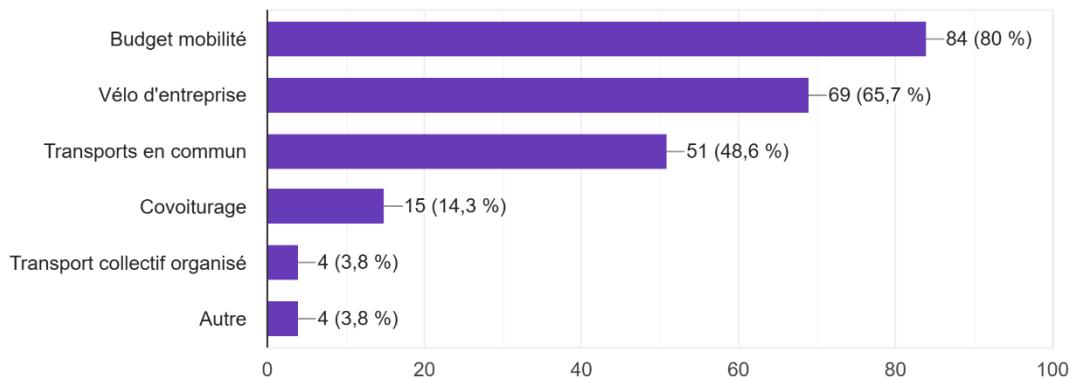
27) Votre entreprise propose-t-elle d'autres alternatives durables aux voitures de société ?

143 réponses



28) Si oui, votre entreprise propose-t-elle les alternatives suivantes ?

105 réponses



29) Si vous avez également coché la réponse "Autre" à la question précédente, veuillez préciser :

5 réponses

Défrayement si trajet en vélo (légalement obligatoire, je pense)

Tt

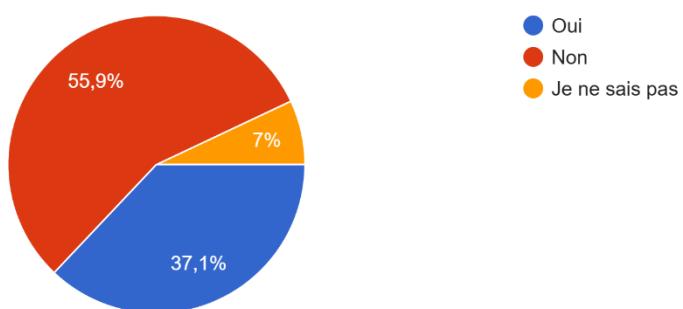
Mon entreprise compte mettre le budget mobilité en place (à ma connaissance)

2 Days homeworking /week

Accès aux véhicules de société électriques via un plan cafétéria pour certains employés et cadres dont le véhicule de société ne fait pas partie du package salarial.

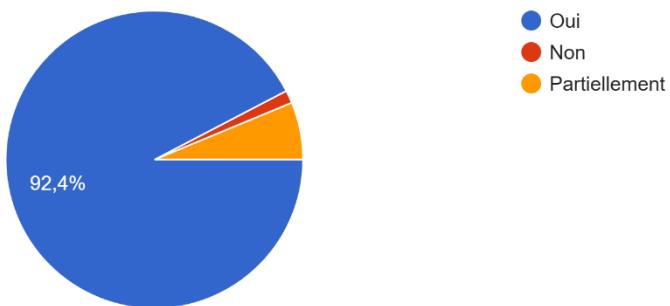
30) Seriez-vous prêt à opter pour une alternative à la voiture de société si cela est financièrement plus avantageux ?

143 réponses



31) En général, êtes-vous satisfait(e) de votre véhicule de société actuel ?

144 réponses



32) Avez-vous des suggestions ou commentaires au sujet des aspects fiscaux, sociaux et environnementaux des voitures de société en Belgique ?

21 réponses

Intégrer un contrôle plus stricte sur les charges électriques des véhicules hybrides afin de pouvoir bénéficier d'une déduction fiscale

1. je suis indépendante en société de management ; la voiture de société électrique est quasiment la seule option aujourd'hui (le différentiel de coût est colossal par rapport à une thermique, tenant compte de l'impact fiscal).
2. il me faut une voiture (enfants, lieux très difficilement accessibles en transports en communs ou trop éloignés en vélo,...) => pour moi, il n'y a AUCUNE alternative praticable.

Mon garage est dans un garage public. On ne peut pas y installer de bornes

Ne surtout pas revenir en arrière. Il faut continuer à pénaliser les voitures de société thermiques. Il faudrait obliger les employeurs à donner le choix entre budget mobilité et voiture société. Enfin une proposition correcte de la part de notre cher (sic) gouvernement

Le télétravail devrait donner un avantage fiscal au travailleur et au société. Il faudrait tenir compte de la distance travail-domicile dans l'ATN.

Une voiture, c'est un avantage énorme, plus de 500€ par mois tout compris. Donc il faudrait un avantage alternatif énorme pour compenser. Une voiture, j'en ai besoin de toute façon, donc si je devais en acheter une, la compensation brute devrait dépasser les 1000€. Impayable.

Éliminer les taxes sur le CO2 qui ne servent pas à l'environnement ni aux européens

Il est clair qu'une voiture de société offre un avantage financier. Par contre, je ne vois pas en quoi une voiture de société aurait un impact environnemental plus élevé qu'une voiture privée. Si la société où je travaille ne propose pas une voiture de société, je vais tout simplement m'en acheter une. C'est bien de promouvoir (imposer?) les alternatives vertes, mais encore faut-il aussi que les gens puissent se les permettre.

Non

La fiscalité ne devrait pas favoriser l'achat d'une voiture de société. Il vaudrait mieux donner du salaire à tout le monde et que chacun utilise comme il l'entend. Et la fiscalité devrait plutôt favoriser les transports en commun.

X

Je n'ai pas renouvelé de leasing, (1) vu l'aspect peu attractif des véhicules électriques proposés. La plupart de lourds SUVs au design initialement thermique, et non natif électrique (espace intérieur & poids non-optimisés). (2) Seules 2 citadines proposées (VW ID.3 & Peugeot e208), mais en fin de cycle (la plupart des revouvellements - avec designs électriques natifs, dans les marques proposées, étant prévus à partir de 2006-2007). (3) A cela s'ajoute un manque de polyvalence du à l'abandon des cartes de carburant/recharge (possible, gratuitement, à la société mais nulle part ailleurs), apparemment pour réduire le coût des leasings (ce qui ne semble pas le cas). (4) J'en suis venu à diversifié mes déplacement, avec les transports en commun et/ou le vélo, mais uniquement lorsqu'il fait beau ;-). La pression familiale, 2 ados avec permis ayant une vie sociale plus active et souhaitant une mobilité plus flexible (destinations moins bien desservies, hors des heures de bureau, etc.) + 2 parents plus agés (ayant du mal en transports en commun), a également contribué à l'acquisition d'un nouveau véhicule. Mon choix s'est porté sur une Suzuki Swift d'occasion (12k€), efficiente et sans priorités, en attendant une meilleure offre de Leasing. Ou, mieux, la possibilité de récupérer cet avantage sous forme de salaire Net - avec un même tx de taxation qu'un véhicule de société !!! Ce qui devrait contribuer à réduire les flottes sur nos routes... Il n'est pas toujours évident de se passer de voiture, mais les assurances 'au km' encourage à un usage parcimonieux. C'est la voie que devrait suivre les taxes (abolir les annuelles, augmenter sur le carburant)...

J'aurai préféré avoir un budget mobilité plutôt qu'une voiture de société, mais j'ai peur que si je change de job et que cette option ne soit pas proposée, je sois contrainte de vendre ma voiture perso...

Fiscalité plus simple. Ecologie : étude sur le long terme.... enorme doute sur l'aspect écologique de la voiture électrique!

L'aspect environnemental est assez ridicule à l'heure où certaines puissances mondiales font machine arrière, un petit pays comme la Belgique ne peut rien faire à l'échelle mondiale. Merci et bon travail !

C'est une aberration écologique, ça pousse le parc vers l'électrique, certe, mais les gens roulent sans se soucier des kms et donc énormément. Mais également sont forces de changer de véhicule régulièrement, ce qui est également une aberration. Le budget mobilité est certe une réponse, mais une réponse molle

non

Globalement la fiscalité sur les voitures est une abération des plus totale. Pour un particulier il va se faire taxer sur les modèles thermique les plus efficace. Les véhicules hybride sont + déductible que des modèles diesels alors que la plus part des hybride sont une abération de consommation, et de pollution CO2. Si les propriétaires d'hybrides ne jouent pas le jeu, on se retrouve avec des véhicules "Vert" soit disant "bon" pour la transition environnementale qui polluent plus que des diesels EURO6 qui possède l'adblue, pot catalytique etc etc

Il n'est pas logique que les hybrides possèdent une déductibilité fiscale très élevée alors que dans la réalité des faits elles consomment tout autant, voir plus, que les voitures essences traditionnelles. Certaines personnes ne rechargent même pas leur voiture hybride et roule exclusivement avec l'essence.

Est-ce que remplacer tout le park de voitures thermiques par des voitures électriques est vraiment écologique ? A-t-on suffisamment étudié l'impact de fabrication et de recyclage des batteries ? Ne vaut-il mieux pas avoir un park diversifié et essayer de favoriser le co-voiturage, les transports en commun, les transports "doux". Le fait que les trajets en vélo soient rémunérés est très intéressant.

Pas de commentaire