



Le verdissement fiscal et social de la mobilité des sociétés

LeasePlan

What's next?

Table des matières

1. Préambule	2
1.1 Clause de non responsabilité	2
1.2 Chronologie	2
2. Cotisation CO₂	3
2.1 Principe de base	3
2.2 Méthode de calcul	3
2.3 Cotisation CO ₂ dans le futur	3
3. Suppression progressive des avantages fiscaux	5
3.1 Principe de base de la déductibilité des frais de voiture avant 2023	5
3.2 Déductibilité des frais de voiture à partir de 2023	5
4. Impact des mesures	7
4.1 Exemple 1 : Voiture essence	7
4.2 Exemple 2 : Voiture hybride rechargeable essence	9
5. Recommandation	11



PHEV:
plug-in-hybrids
(hybrides
rechargeables)

ICE:
véhicules
à moteur
combustion

1. Préambule

1.1 Clause de non responsabilité

Nous proposons dans ce document un tour d'horizon de la fiscalité belge des voitures de société. Par voitures de société, nous entendons les voitures particulières, les véhicules mixtes et les minibus. Les camionnettes ne sont pas abordées. Tous les textes de ce document sont basés sur la fiscalité actuelle et future des voitures de société telle que connue au moment de la rédaction (janvier 2023). LeasePlan décline toute responsabilité en cas d'erreurs, d'informations incomplètes ou de dommages directs ou indirects causés par l'utilisation de ce document.

1.2 Chronologie



2. Cotisation CO₂

2.1 Principe de base

La cotisation CO₂, également appelée taxe CO₂ ou cotisation de solidarité, est due si les **employés** peuvent également utiliser leur voiture de société à des **fins privées** (déplacements domicile-lieu de travail, week-end, vacances, etc.). Les produits des cotisations CO₂ sont destinés à la sécurité sociale.

La cotisation CO₂ ne s'applique pas aux indépendants et aux dirigeants d'entreprise indépendants. Les camionnettes sont soumises aux cotisations CO₂, sauf si l'employeur peut démontrer qu'elles ne sont pas utilisées à des fins privées.

2.2 Méthode de calcul

Le calcul de la cotisation CO₂ est basé sur les émissions de CO₂ et le type de motorisation du véhicule. La cotisation CO₂ est déductible à 100 % du revenu imposable d'une entreprise.

La formule de calcul de la taxe CO₂ est la suivante :

[(émission de CO₂ x 9 €) - 768 (essence) ou 600 (diesel) ou 990 (LPG)]/12 x coefficient d'indexation

Le coefficient d'indexation et la cotisation minimale sont adaptés chaque année. Pour 2023, le coefficient d'indexation s'élève à 1,5046 ; la cotisation minimale est de 31,34 € par mois. Pour les voitures électriques, le montant minimum est dû.



2.3 Cotisation CO₂ dans le futur

2.3.1 juillet 2023 : introduction du coefficient 'multiplicateur'

Pour les voitures à moteur à combustion commandées à partir du 1^{er} juillet 2023, la cotisation CO₂ calculée (sur la base de la formule) doit être multipliée par un 'multiplicateur' qui augmentera chaque année :

Year	Multiplicator
2023	* 2,25
2024	* 2,25
2025	* 2,75
2026	* 4
2027	* 5,5

Si la cotisation CO₂ calculée après application du coefficient multiplicateur est inférieure à la cotisation minimale, c'est la cotisation minimale qui s'applique. Pour les véhicules de location à court terme, la mesure est également d'application. En d'autres termes, les contrats pour les véhicules à court terme signés à partir du 1^{er} juillet 2023 sont soumis à l'augmentation de la cotisation CO₂.

Le législateur entend par « date de commande » ce qui suit :

- En cas de voiture de leasing : la date de *signature* de l'offre de leasing
- En cas d'achat propre : la date de *signature* de l'offre du concessionnaire
- En cas de location à court terme : la date de *signature* de l'offre de location à court terme

2.3.2 janvier 2025 : la cotisation CO₂ minimale augmente

Le montant de base utilisé pour le calcul de la cotisation minimale, qui était fixé à 20,83 €/mois lors de la création de la taxe CO₂ sera majoré chaque année à partir de 2025. Ce montant de base doit être multiplié par le coefficient d'indexation. Le coefficient pour les années à venir est encore inconnu à ce jour.

Cette mesure s'applique à tous les véhicules, quel que soit leur type de motorisation, et entre en vigueur pour les véhicules en circulation et les véhicules neufs.

L'impact de cette mesure est sensiblement inférieur à celui du « multiplicateur ». Il ne sera perceptible que pour les véhicules à moteur à combustion à faibles émissions de CO₂ et pour les voitures électriques.

Year	Base amount for minimum CO ₂ taxes/month
2025	€ 23,42
2026	€ 25,99
2027	€ 28,57
2028	€ 31,15

3. Suppression progressive des avantages fiscaux

3.1 Principe de base de la déductibilité des frais de voiture avant 2023

Les dépenses consenties pour les voitures de société sont (partiellement) déductibles du revenu imposable d'une entreprise et entraînent donc une diminution de l'impôt des sociétés.

La déductibilité varie en fonction du type de frais :

- o Coûts d'intérêt (y compris la TVA non récupérable) : déductibles à 100 %
- o Frais de voiture (y compris la TVA non récupérable) : déductibles de manière variable

La formule de la déduction des frais de voiture est la suivante :

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

Le coefficient dans la formule s'élève à :

- = 1 pour le diesel
- = 0,90 pour le CNG \leq 11 CV fiscaux
- = 0,95 pour toutes les autres motorisations

Quel que soit le résultat de la formule, des limites minimales et maximales sont définies. Pour les véhicules commandés avant juillet 2023, la **déduction maximale s'élève à 100 %**, la **déduction minimale à 50 %**. Pour les véhicules très polluants avec une émission de CO₂ > 200 g/km, la déductibilité est limitée à 40 %. Seules les voitures des entreprises individuelles ou des indépendants achetées avant le 01/01/2018 restent déductibles à 75 % au minimum.

3.2 Déductibilité des frais de voiture à partir de 2023

3.2.1 janvier 2023 : les frais de carburant pour les nouvelles voitures hybrides rechargeables (VHR) sont déductibles à 50 %

Pour les voitures hybrides rechargeables (VHR) commandées à partir du 1^{er} janvier 2023, les frais de carburant ne suivent plus la déductibilité fiscale de la voiture, mais ne sont déductibles fiscalement qu'à 50 %. Par cette mesure, le gouvernement veut éviter que les VHR soient commandées uniquement en raison des avantages fiscaux et ne soient pas rechargées régulièrement. Seules les VHR qui sont peu ou pas rechargées seront affectées, l'impact pour les VHR qui sont bel et bien rechargées étant limité. Dans cette optique, l'utilisation de VHR pour les bons profils de conducteur est d'autant plus importante. Seuls les frais de carburant des VHR sont traités spécifiquement, les frais automobiles restants suivent les règles fiscales générales.

3.2.2 juillet 2023 : suppression progressive des avantages fiscaux pour les véhicules à moteur à combustion

Pour les voitures à moteur à combustion commandées à partir du 1^{er} juillet 2023, les avantages fiscaux diminuent progressivement :

La déduction maximale est écrêtée. L'écrêtement commencera en 2025 et sera de 75 %, puis de 50 % (2026), de 25 % (2027) et enfin de 0 % (2028).

La déduction minimale de 50 % (et de 40 % pour les voitures dont les émissions sont supérieures à 200 g) disparaîtra à partir de 2025.

Year	Multiplicator
2023	50 - 100%
2024	50 - 100%
2025	0 - 75%
2026	0 - 50%
2027	0 - 25%
2028	0%

Order year	ICE cars	Income year					
		2023	2024	2025	2026	2027	2028
2023		50 - 100%	50 - 100%	0 - 75%	0 - 50%	0 - 25%	0%
2024			50 - 100%	0 - 75%	0 - 50%	0 - 25%	0%
2025				0 - 75%	0 - 50%	0 - 25%	0%
					0%	0%	0%

3.2.3 janvier 2027 : la déductibilité fiscale des voitures zéro émission diminue

À partir de 2027, la déductibilité fiscale des voitures zéro émission neuves diminuera progressivement de 100 % à 67,5 % en 2031. Le principe du « grandfathering » est d'application : le pourcentage de déduction en vigueur au moment de la commande reste valable pour le restant de la durée.

Year	Tax deduction	Income year					
2026	100%						
2027	95%						
2028	90%						
2029	82,5%						
2030	75%						
2031	67,5%						

Order year	Zero emission vehicles	Income year					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031
2026	2026	100%	100%	100%	100%	100%	
2027	2027		95%	95%	95%	95%	95%
2028	2028			90%	90%	90%	90%
2029	2029				82,5%	82,5%	82,5%
2030	2030					75%	75%
2031	2031						67,5%



4. Impact des mesures

Afin d'illustrer l'impact des mesures mises en œuvre en 2023, nous avons élaboré deux exemples pratiques.



ICE
CO₂ 130 g

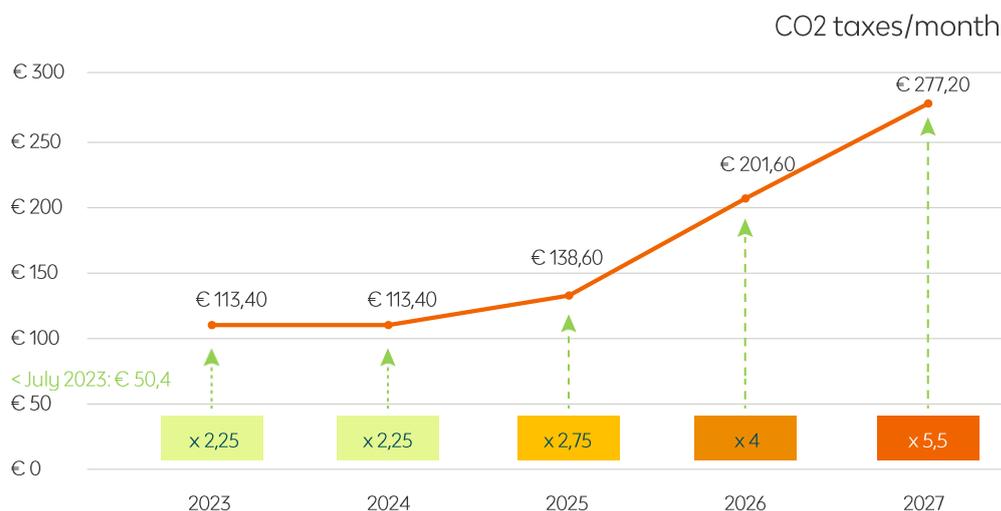
4.1 Exemple 1 : Voiture essence

Le premier exemple concerne un véhicule à moteur à combustion du segment C (les modèles qui en font partie sont par exemple la VW Golf, la Renault Mégane, l'Opel Astra, etc.). L'exemple tient compte d'une voiture essence dont les émissions de CO₂ sont de 130 g/km.

4.1.1 Impact d'une cotisation CO₂ plus élevée

Si cette voiture est commandée avant le 1^{er} juillet 2023, la taxe CO₂ calculée selon la formule s'élève à 50,40 €.

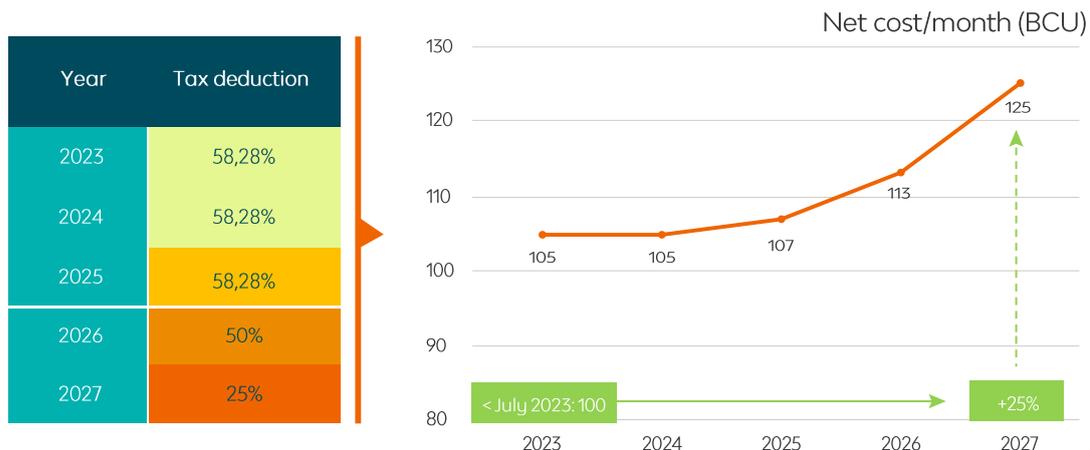
Si la même voiture est commandée à partir du 1^{er} juillet 2023, le coefficient multiplicateur entre en vigueur. L'effet est le suivant : en 2023-2024, la taxe CO₂ s'élève à 113,40 €, en 2025 à 138,6 €, etc. pour atteindre 277,20 € en 2027. Ces montants s'entendent sur une base mensuelle. Convertie en chiffres annuels, la cotisation CO₂ s'élève dans cet exemple à 3 326,4 €. Multiplié par le nombre de voitures équivalentes dans une flotte, le coût augmente rapidement.



4.1.2 Impact d'une cotisation CO₂ plus élevée + déductibilité fiscale réduite

Outre l'impact de la taxe CO₂ plus élevée, nous calculons également l'impact de la déductibilité fiscale réduite de cette voiture. Pour ce faire, nous en cartographions le coût net, également appelé BCU (Budgeted Cost of Use). Qu'entend LP par BCU ? Outre la somme de tous les frais liés à la voiture, à savoir le loyer upfront, le coût de l'énergie, la TVA non récupérable (65 % de 21 %) et les dépenses non admises (40 % de l'ATN), nous tenons compte de l'avantage fiscal que la voiture génère. En d'autres termes, la partie du coût de la voiture qui peut être déduite de la base imposable d'une société. Le résultat ainsi obtenu représente le coût net ou BCU.

- o Si cette voiture est commandée avant le 1er juillet 2023, la déduction fiscale s'élève à 58,28 % ; la cotisation CO₂ majorée ne s'applique pas
- o Si la voiture est commandée à partir du 1er juillet 2023, l'impact sera limité jusqu'à 2025 ; seule la cotisation CO₂ augmentera. La déduction fiscale inférieure ne s'applique pas encore à cette voiture parce que le résultat de la formule se trouve encore dans la limite maximale. Ce n'est qu'à partir de 2026, lorsque la limite maximale baisse à 50 % que le coût net commence à augmenter considérablement. Le graphique ci-dessous illustre l'augmentation des montants en indice par rapport à la situation à la commande avant le 1er juillet 2023.



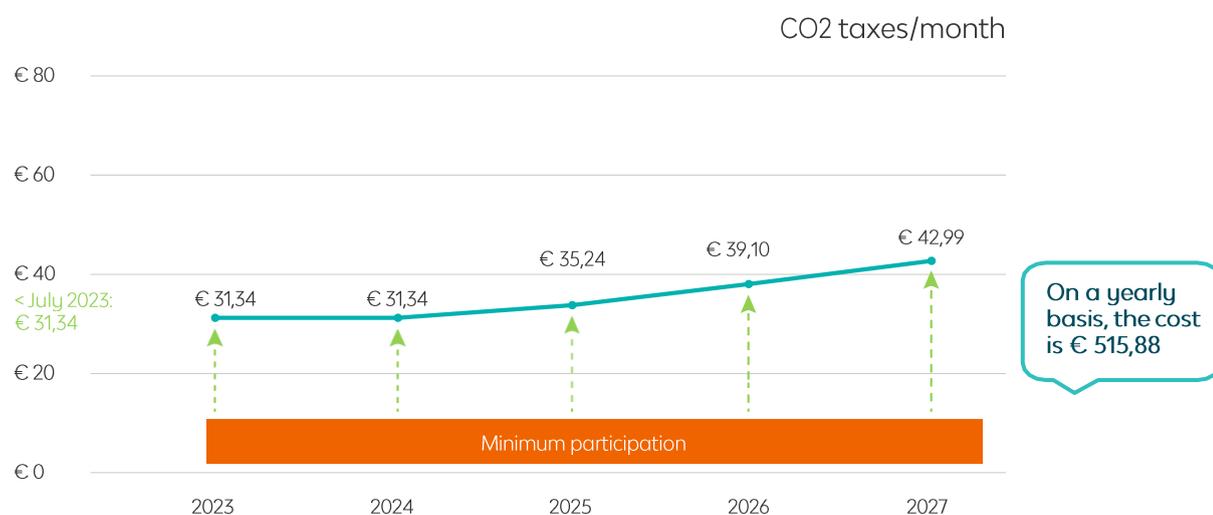
4.2 Exemple 2 : Voiture hybride rechargeable essence

4.2.1 Impact d'une cotisation CO₂ plus élevée

Le deuxième exemple concerne une voiture à moteur à combustion dans le segment des SUV intermédiaires (les modèles concernés sont par exemple le Volvo XC60, l'Audi Q5 Max, etc.). Dans cet exemple, il s'agit d'une voiture hybride rechargeable à essence émettant 45 g/km.

Si cette voiture est commandée avant le 1^{er} juillet 2023, la taxe CO₂ s'élève à 31,34 €. Cela correspond à la cotisation minimale, le résultat de la formule étant inférieur à ce montant.

Si la voiture est commandée à partir du 1^{er} juillet 2023, la cotisation CO₂ reste limitée à la cotisation minimale. La cotisation calculée multipliée par le coefficient multiplicateur et par le coefficient d'indexation est en effet inférieure à la cotisation minimale, cette dernière reste donc applicable. La cotisation minimale évoluera au fil du temps, passant de 31,34 € en 2023 à 42,99 € en 2027. Ces montants sont calculés sur une base mensuelle. Convertie en chiffres annuels, la cotisation CO₂ s'élève à 515,88 € pour cette voiture.

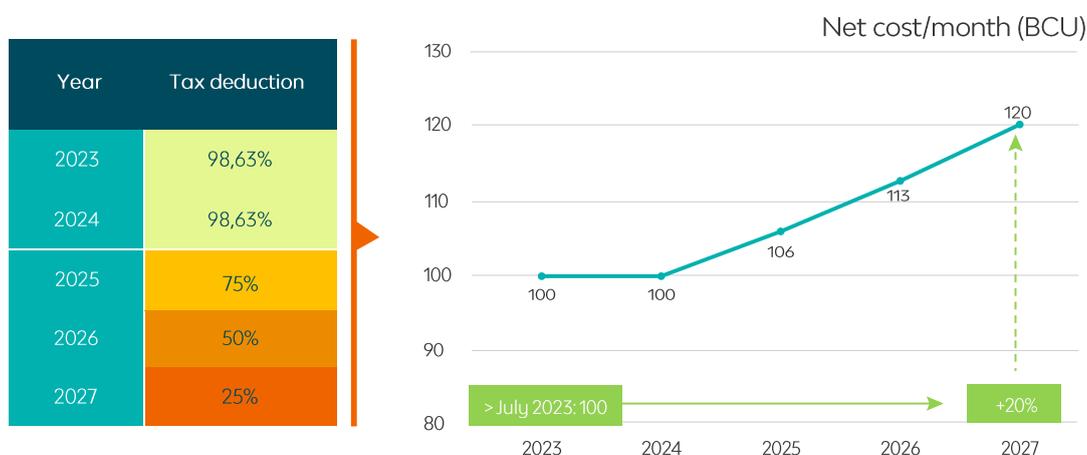


4.2.2 Impact d'une cotisation CO₂ plus élevée et d'une déductibilité fiscale réduite

Pour cette voiture également, nous calculons, outre l'impact de la taxe CO₂ plus élevée, également l'impact de la déductibilité fiscale réduite. Nous le faisons à nouveau à l'aide du calcul du BCU (Budgeted Cost of use), que nous avons expliqué à la rubrique 4.1.2.

Pour cette voiture, l'impact de la déduction fiscale inférieure se fait immédiatement sentir à partir de 2025. Alors qu'en 2023 et 2024, la voiture est déductible à 98,63 %, cette déductibilité baisse à 75 % en 2025, en raison de la limite réduite qui commence à jouer à partir de ce moment-là.

- Si cette voiture est commandée avant le 1er juillet 2023, la déduction fiscale s'élève à 98,63 % ; la cotisation CO₂ majorée ne s'applique pas.
- Si la voiture est commandée à partir du 1er juillet 2023, l'impact sera significatif à partir de 2025. Ce n'est pas tant la cotisation CO₂ majorée que la déduction fiscale réduite, surtout, qui joue un rôle à cet égard. Alors que les frais de voiture seront encore déductibles à 98,63 % en 2023-2024, cette déductibilité baissera à 75 % en 2025. La déductibilité fiscale réduite des frais de carburant pour les VHR a également été intégrée dans cet exemple. Le graphique ci-dessous illustre l'augmentation des montants en indice par rapport à la situation à la commande avant le 1er juillet 2023.



5. Recommandation

≤ 01/07/2023

01/07/2023 - 31/12/2025

≥ 01/01/2026

Transition si possible vers une flotte zéro émission

Si des voitures zéro émission ne sont pas encore envisageables, commandez des voitures à moteur à combustion avant le 01/07/2023. La taxation reste inchangée.

Transition maximale vers une flotte zéro émission

Si des voitures zéro émission ne sont pas encore envisageables, les voitures à moteur à combustion entrent encore en considération. C'est à partir de 2025 que l'impact sur les coûts sera le plus important. Afin de limiter cet impact, envisagez des voitures à faibles émissions de CO₂ / Limitez la durée du contrat / Dans le cas de VHR, utilisez autant que possible la batterie.

Uniquement flotte zéro émission

Si vous voulez contourner l'impact des mesures fiscales, une transition vers des voitures zéro émission est clairement la meilleure voie à suivre.

Ce n'est pas encore possible pour toutes les flottes. Si votre entreprise souhaite toujours commander des voitures essence, diesel ou hybrides rechargeables, nous vous conseillons de le faire autant que possible avant le 30 juin 2023. De cette manière, la fiscalité actuelle reste d'application et la plupart des conséquences des adaptations fiscales sont évitées.

Dans la période de juillet 2023 à fin 2025, l'impact des mesures sera de toute façon perceptible : si pas pour la déductibilité fiscale, certainement pour la cotisation CO₂ plus élevée des voitures à moteur à combustion. Dans ce cadre, nous conseillons de miser sur des voitures ayant le moins d'émissions de CO₂ possible, afin de limiter l'impact sur la cotisation CO₂.

Si votre entreprise décide tout de même de commander des voitures à moteur à combustion, l'impact le plus important se fera sentir à partir de 2025-2026. L'application d'une durée plus courte pour les commandes en 2023-2024-2025 peut également être une possibilité pour les conducteurs qui ne peuvent pas encore passer à une voiture électrique. Bien entendu, il convient ici d'évaluer les coûts, car une durée plus courte est liée à un loyer mensuel plus élevé. Si votre entreprise opte pour des VHR, veillez à ce qu'ils soient utilisés pour les bons profils (p. ex. pas pour les personnes qui ne font que de l'autoroute) et à ce que les conducteurs soient autant que possible incités à recharger et à rouler à l'électricité.

Une fois en 2026, tous les avantages fiscaux pour les voitures à moteur à combustion expirent et seules les voitures zéro émission sont encore fiscalement intéressantes. À ce moment-là, les avantages fiscaux pour les voitures à moteur à combustion seront entièrement supprimés.

Nous espérons que ces informations vous aident à y voir plus clair dans les changements déjà opérés et ceux qui restent à venir. Vous avez d'autres questions ? Contactez votre interlocuteur LeasePlan !

