

THESIS / THÈSE

MASTER EN SCIENCES DE GESTION À FINALITÉ SPÉCIALISÉE

Réforme fiscale des véhicules de société et son impact sur le marché Belge

HALING, Estelle

Award date:
2022

Awarding institution:
Universite de Namur

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Réforme fiscale des véhicules de société et son impact sur le marché belge

Estelle HALING

Directeur: Prof. M. POSSOZ

Mémoire présenté
en vue de l'obtention du titre de
Master 120 en sciences de gestion, à finalité spécialisée
en Business Analysis & Integration

ANNEE ACADEMIQUE 2021-2022

Avant-propos

Je tiens à remercier mon promoteur, monsieur Possoz, pour son accompagnement et ses conseils durant la rédaction de ce mémoire.

Je tiens également à remercier monsieur Duquesne, journaliste pour le magazine *Le Moniteur automobile*, pour son aide et ses contacts dans le milieu.

Je remercie chaleureusement aussi toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail de fin d'études.

Résumé

L'objectif de ce mémoire est de montrer à quel point la fiscalité des voitures de société va changer dans les prochaines années.

J'aborderai les notions théoriques du régime fiscal actuel des voitures de société et des changements que la réforme va entraîner.

Ensuite, je comparerai trois motorisations différentes (essence, hybride rechargeable et électrique) d'un même modèle avant et après la réforme afin de voir quelle motorisation reste la plus avantageuse pour les sociétés.

Enfin, je vais aborder l'impact qu'à cette réforme sur le marché belge.

Summary

The purpose of this brief is to show how the taxation of company cars will change in the upcoming years.

I will address the theoretical notions of the current tax system for company cars and the changes that the reform will bring.

Then, I will compare three different engines (petrol, plug-in hybrid and electric) of the same model before and after the reform to see which engine remains the most advantageous for companies.

Finally, I will address the impact of this reform on the Belgian market.

Table des matières

Avant-propos.....	3
Résumé.....	4
Table des matières	5
Introduction.....	7
Chapitre 1 : Fiscalité des sociétés.....	8
Section 1.1. Déductibilité	8
1.1.1. Déductibilité d'un véhicule de société à émission non nulle.....	9
1.1.2. Déductibilité d'un véhicule de société zéro émission (électrique)	10
1.1.3. Traitement fiscal des frais liés au véhicule.....	10
Section 1.2. Dépenses non admises pour une quotité de l'ATN.....	11
Section 1.3. Imputation de l'ATN sur les DNA.....	11
Section 1.4. La cotisation CO ₂	12
1.4.1. Véhicule de société à émission non nulle	12
1.4.2. Véhicule de société zéro émission	13
Section 1.5. Récupération de la TVA	13
1.5.1. Véhicule mis à disposition à titre gratuit par l'employeur.....	13
1.5.2. Contribution personnelle	14
Chapitre 2 : Fiscalité des personnes physiques (du travailleur).....	15
Section 2.1. Avantage de toute nature	15
Chapitre 3 : Ancienne fiscalité.....	17
Section 3.1. Déductibilité	17
Chapitre 4 : Bornes de recharge pour voitures électriques	18
Section 4.1. A domicile	18
Section 4.2. A l'entreprise	18
Chapitre 5 : Budget mobilité	20
Chapitre 6 : Cas pratique	21
Section 6.1. BMW X3 xDrive 20i.....	21
6.1.1. ATN	21
6.1.2. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN	21
6.1.3. TVA	22
6.1.4. Déductibilité	22
6.1.5. Cotisation CO ₂	23

Section 6.2. BWM X3 xDrive 30e.....	24
6.2.1. Est-ce un vrai hybride ?.....	24
6.2.2. ATN	24
6.2.3. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN	24
6.2.4. TVA	25
6.2.5. Déductibilité	25
6.2.6. Cotisation CO ₂	26
Section 6.3. BWM iX3	27
6.3.1. ATN	27
6.3.2. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN	27
6.3.3. TVA	27
6.3.4. Déductibilité	28
6.3.5. Cotisation CO ₂	29
Section 6.4. Comparaison des 3 modèles	29
6.4.1. ATN	29
6.4.2. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN	30
6.4.3. Cotisation CO ₂	30
6.4.4. Taux de déductibilité	31
6.4.5. Tableau récapitulatif	32
Chapitre 7 : Impact sur le marché Belge	33
Conclusion	36
Bibliographie	37
Annexes	42

Introduction

Ces dernières années ont été rythmées par les interrogations sur le réchauffement climatique. A l'heure actuelle, les émissions de polluants ont déjà pu être diminuées et le monde ne cesse de faire des progrès. Pour continuer sur cette lancée et afin de parvenir aux objectifs climatiques, l'Union européenne et les 27 Etats membres ont décidé que toutes les voitures neuves en Europe devront être neutres en carbone d'ici 2035. Et pour cause, rien qu'en Belgique, 22% des émissions de gaz à effet de serre sont produites par le transport routier¹. Il était donc temps de réagir...

Suite à cette décision de l'Europe, le gouvernement belge a approuvé une loi qui prévoit que seules les voitures de société n'émettant pas de CO₂ pourront encore être déductibles fiscalement à partir de 2026.

L'objectif de ce mémoire est de montrer à quel point la fiscalité des voitures de société va changer dans les prochaines années.

Dans un premier temps, je parlerai des notions théoriques du régime fiscal actuel des voitures de société et des changements que la réforme va entraîner. Je vais également faire un bref rappel sur la déductibilité d'avant la réforme de l'impôt des sociétés qui a eu lieu en 2020.

Ensuite, je passerai à la partie pratique de mon mémoire. Je vais comparer trois motorisations différentes (essence, hybride rechargeable et électrique) d'un même modèle (BMW X3) avant et après la réforme afin de voir quelle motorisation reste la plus avantageuse pour les sociétés.

Enfin, je vais aborder l'impact qu'a cette réforme sur le marché belge suite à des contacts avec des personnes du *Moniteur Automobile*, de chez *Traxio* et de la *Febiac* et grâce à mes recherches.

¹ *Emissions de gaz à effet de serre (GES)*, <https://www.iweeps.be/indicateur-statistique/reduction-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-ges/>

Chapitre 1 : Fiscalité des sociétés

Section 1.1. Déductibilité

A partir du 1^{er} janvier 2020, la déductibilité des véhicules de société se calcule par une formule expliquée ci-après.

Tout d'abord, pour que des frais soient qualifiés comme frais professionnels déductibles, il faut qu'ils respectent l'article 49 du CIR 92 qui est libellé comme suit :

« 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 comptabilisées comme telles. »

On retrouve à l'article 65 du CIR 92 les véhicules visés par cette limitation de déduction. Ces véhicules sont notamment les voitures, les voitures mixtes, les minibus, et les « fausses » camionnettes.

La déductibilité d'une voiture de société tient compte de son émission de CO₂ et se situe entre 50% et 100%, sauf si le véhicule émet plus de 200 g de CO₂/km, alors sa déductibilité fiscale sera de 40% (Article 66 CIR 92). Ce taux de CO₂ est indiqué sur le certificat de conformité (COC) du véhicule. Différentes valeurs CO₂ peuvent se retrouver sur ce certificat :

- NEDC 1.0 (New European Driving Cycle) si le véhicule ne possède que le NEDC
- WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) si le véhicule ne possède que le WLTP
- NEDC 2.0 ou WLTP si le véhicule possède les deux

Pour les véhicules thermiques, il est plus intéressant d'utiliser la valeur NEDC 2.0. car elle est toujours inférieure à la valeur WLTP². Néanmoins, pour certains véhicules plug-in hybride, il est plus avantageux d'utiliser la valeur WLTP car la valeur celle-ci est inférieure à celle NEDC 2.0.³

La formule pour calculer la déductibilité⁴ du véhicule se trouve à l'article 66 du CIR 92 :

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

Le coefficient dépend du carburant du véhicule, il sera de 1 pour les véhicules au diesel (y compris les véhicules hybrides rechargeables), de 0,90 pour les véhicules au gaz naturel dont

² Nouvelles règles pour l'avantage fiscal des voitures de société, <https://www.lecho.be/mon-argent/dossiers/votre-argent-en-2021/nouvelles-regles-pour-l-avantage-fiscal-des-voitures-de-societe/10270998.html>

³ Le fisc établit de nouvelles règles pour la fiscalité NEDC-WLTP à partir de 2021, <https://www.link2fleet.be/fr/le-fisc-etablit-de-nouvelles-regles-pour-la-fiscalite-nedc-wltp-apres-2020/>

⁴ On peut retrouver sur le site FLEET.be un module pour calculer la déductibilité du véhicule : <https://www.fleet.be/calculer-ici-la-deductibilite-de-votre-voiture-de-societe-en-2021/?lang=fr>

la puissance est inférieure à 12 chevaux fiscaux et de 0,95 pour les autres véhicules (à essence, au biocarburant, au GPL...).

1.1.1. Déductibilité d'un véhicule de société à émission non nulle

Tous les véhicules à émission non nulle (diesel, essence, gaz et plug-in hybride) commandés **avant le 1^{er} juillet 2023** continuent de bénéficier de la déductibilité fiscale actuelle (entre 50% et 100%, ou un minimum de 40% pour les véhicules émettant plus de 200 g de CO₂/km) tant que le véhicule garde le même propriétaire et est utilisé à des fins professionnelles. Concernant les personnes physiques, les véhicules commandés avant le 1^{er} janvier 2018 ont une déduction minimale de 75% à l'IPP.

Pour les véhicules commandés **entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025**, une déductibilité maximale sera mise en place et celle-ci ne pourra pas dépasser 75% en 2025, 50% en 2026, 25% en 2027. Cette déductibilité maximale sera réduite à zéro en 2028. Quant au taux de déductibilité minimal, il sera descendu à 0% **à partir de 2025**. Donc à partir de 2025, un véhicule sera déductible entre 75% et 0% et cette déductibilité diminuera d'année en année pour arriver à 0 en 2028.

Enfin, pour les véhicules d'entreprise commandés **à partir du 1^{er} janvier 2026**, ils ne seront plus déductibles et ne bénéficieront plus des avantages fiscaux (Cf. Annexe 1) (*SPF Finances, 2021*)⁵.

Pour qu'un véhicule d'entreprise puisse être considéré comme un plug-in hybride (hybride rechargeable) (*Article 36, §2, alinéa 10 CIR 92 & Article 66, §1^{er}, alinéa 3 CIR 92*), il doit respecter simultanément deux conditions :

- ⇒ Sa capacité énergétique doit être d'au moins 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule (tous les pleins de liquides à 90% et le poids du conducteur (environ 75 kilogrammes) compris
- ⇒ Son émission de CO₂ doit être inférieure ou égale à 50 g/km

Si ces deux critères sont remplis, on prendra le niveau de CO₂ du véhicule plug-in rechargeable pour le calcul de la déductibilité.

Néanmoins, si le véhicule plug-in hybride ne remplit qu'une de ces deux conditions ou n'en remplit aucune, il sera considéré comme un « faux » hybride⁶. L'émission de CO₂ du véhicule à prendre en compte sera alors celui du véhicule à moteur thermique correspondant (non hybride). S'il n'existe pas de véhicule correspondant, le taux de CO₂ de la voiture plug-in hybride sera multiplié par 2,5 (*Article 36, §2, alinéa 10 CIR 92 & Article 66, §1^{er}, alinéa 3 CIR 92*). La note fiscale sera donc élevée, aussi bien au niveau de la déductibilité qu'au niveau de l'ATN.

Pour les véhicules plug-in hybrides commandés entre le 1^{er} janvier 2023 et le 30 juin 2023, la déductibilité des frais de carburant (essence et diesel) est déjà limitée à 50% (*SPF Finances, 2021*)⁷.

⁵ *Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité*, https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/c4f5a944-b08e-4842-99f3-13615671cc64# 1.4. Quelles_seront

⁶ Le SPF Finances a établi une liste de « faux » hybrides à l'adresse suivante :

<https://view.officeapps.live.com/Op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Ffinances.belgium.be%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdownloads%2F121-valse-hybrides-faux-hybrides-falscher-hybrid-2022-03-17.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

⁷ *Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité*, https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/c4f5a944-b08e-4842-99f3-13615671cc64# 1.4. Quelles_seront

1.1.2. Déductibilité d'un véhicule de société zéro émission (électrique)

À partir de 2026, seuls les véhicules de société neutres en carbone (électriques) seront encore déductibles à 100%. Cette déductibilité diminuera ensuite d'année en année : en 2027, elle sera de 95%, 90% en 2028, 82,5% en 2029, 75% en 2030 et descendra jusqu'à 67,5% en 2031 (Cf. Annexe 2) (*SPF Finances, 2021*)⁸.

La fiscalité d'un véhicule électrique est plus attrayante que les autres motorisations. En effet, on peut compter sur une exonération de taxes en Flandre et un allègement des taxes en Wallonie et à Bruxelles⁹.

De plus, les frais d'entretien d'un véhicule électrique sont assez faibles. En effet, il ne nécessite pas d'entretien moteur contrairement à un moteur thermique. Il faudra juste penser à faire vérifier les freins, les pneus et les essuie-glaces de temps à autre.

Enfin, la carte carburant habituelle pour un véhicule de société thermique pourra être remplacée par une carte de recharge qui donnera accès à toutes les bornes de recharge publiques partout en Europe. Cette carte permettra à l'employeur de voir où la voiture est rechargée. A la fin du mois, la société reçoit le décompte des recharges comme pour le carburant d'une carte carburant classique.

1.1.3. Traitement fiscal des frais liés au véhicule

On peut retrouver parmi les frais professionnels liés au véhicule déductibles (*Liste non exhaustive : Livre Coutureau & Evrard, 2018a, p. 29-30*) : la taxe de mise en circulation et la taxe annuelle de circulation, les assurances, les amortissements, les frais de réparation et d'entretien ainsi que d'autres frais se reportant à la voiture.

Le régime de déductibilité s'applique également aux frais de carburant.

Cependant, certaines de ces dépenses considérées comme des frais professionnels déductibles ne peuvent être déductibles totalement et ce sont donc des dépenses non admises (DNA) et celles-ci seront ajoutées au résultat comptable.

Tous les frais associés au véhicule de société sont déductibles à concurrence du même taux que le véhicule (*Article 66 CIR 92*) (Une exception existe pour la déduction fiscale des intérêts de leasing (*SPF Finances, 2022*)¹⁰). Les limitations de déductibilité maximales et minimales sont les mêmes pour les frais que pour le véhicule en lui-même. De ce fait, si le véhicule est déductible à 96%, les frais qui y sont rattachés seront également déductibles à 96%.

A compter du 1^{er} juillet 2023, la déductibilité maximale des frais de diesel et d'essence (de carburant) pour tous les véhicules hybrides rechargeables sera limité à 50%. Le but est d'éviter que les sociétés commandent ces véhicules dans le seul but de bénéficier des avantages fiscaux et donc ne les rechargent jamais.

⁸ *Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité*, <https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/c4f5a944-b08e-4842-99f3-13615671cc64# 1.4. Quelles seront>

⁹ *Rouler à l'électricité : subsides, déductions et avantages fiscaux*, https://lumiworld.luminus.be/fr/investissements-malins/rouler-a-lelectricite-subsides-deductions-et-avantages-fiscaux/#:~:text=Taxe%20de%20circulation-.En%20R%C3%A9gion%20flamande%2C%20les%20propri%C3%A9taires%20d%27un%20v%C3%A9hicule%20100%20%25,83%2C95*%20%E2%82%AC.

¹⁰ *Leasing*,

https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/autres_deplacements_professionnels/easing

À partir de 2026, la déductibilité des frais pour le trajet domicile-lieu de travail de €0,15/km ne sera encore applicable que pour les véhicules de société à émission nulle et pour les véhicules commandés avant le 1^{er} janvier 2026 (SPF Finances, 2021)¹¹.

Section 1.2. Dépenses non admises pour une quotité de l'ATN

Une entreprise mettant à disposition d'un travailleur ou d'un chef d'entreprise un véhicule de société pour effectuer ses déplacements personnels doit intervenir via les dépenses non admises (DNA) (Article 198, §1er, 9° et 9°bis CIR 92) pour un pourcentage de l'ATN (Article 36§2 CIR 92). La société devra donc payer un impôt supplémentaire car ce sont des dépenses fiscalement non déductibles (Case 1206 de la déclaration).

Quant au travailleur ou chef d'entreprise, il sera imposé à l'impôt des personnes physiques sur un avantage de toute nature.

L'intervention de l'employeur (DNA) dépend de la politique en matière de carburant (ou d'électricité).

Si le travailleur finance lui-même le carburant pour ses déplacements personnels, la DNA sera de 17%. Néanmoins, si l'employeur participe aux frais de carburant pour les déplacements personnels du travailleur, alors la DNA sera de 40%.

Formule pour calculer la DNA si le travailleur paie lui-même le carburant :

$$17\% \times (\text{ATN} - \text{intervention personnelle})$$

(Nouvel art.198 CIR loi 2022 & CC n°11/2020 de la Cour constitutionnelle)

Formule pour calculer la DNA si l'employeur intervient dans les frais de carburant :

$$40\% \times \text{ATN}$$

Si l'entreprise met à disposition un véhicule de société ainsi qu'une carte carburant qui n'est utilisable que pour ses déplacements professionnels, alors la DNA sera de 17%. Un moyen de continuer de bénéficier de cette DNA de 17% serait de comptabiliser de manière stricte les kilomètres professionnels et les kilomètres privés et le travailleur devrait alors rembourser ces derniers à l'employeur.

Section 1.3. Imputation de l'ATN sur les DNA

Lorsque qu'il y a un avantage de toute nature voiture, l'administration fiscale autorise la déduction de cet avantage du total des frais de voitures. Ce total des frais constitue la base du calcul des dépenses non admises.

Prenons un exemple : si j'ai des frais de voitures pour 4.500€ et un avantage de toute nature de 1.700€, alors les frais soumis à la DNA sont de 2.800€. L'ATN va permettre de diminuer les DNA.

¹¹ Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité, https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/c4f5a944-b08e-4842-99f3-13615671cc64#_1.4. Quelles seront

Section 1.4. La cotisation CO₂

Pour les sociétés qui mettent à disposition un véhicule de société à un travailleur et si celui-ci est utilisé à des fins personnelles, elles devront payer ce que l'on appelle une « contribution de solidarité » CO₂¹². Cette cotisation n'est due que pour les salariés, les dirigeants d'entreprise indépendants mais les indépendants ne sont pas concernés.

Elle dépend du type de carburant du véhicule ainsi que de l'émission de CO₂ de celui-ci qu'on retrouve sur son certificat de conformité. Si le taux de CO₂ est mentionné en NEDC et en WLTP sur le certificat, alors le contribuable peut choisir entre les deux.

La formule de la cotisation CO₂ est indexée chaque année par un coefficient. Pour l'année 2022, le coefficient est de 1,3525 (154,29/114,08) (il était de 1,2950 pour 2019).

La cotisation de solidarité est une cotisation payée à l'ONSS et non un impôt.

1.4.1. Véhicule de société à émission non nulle

Concernant les véhicules roulant au diesel, y compris les véhicules plug-in hybrides au diesel, voici la formule utilisée :

- Si le CO₂ du véhicule est connu : $[(CO_2 \times 9\text{€}) - 600] / 12 \times 1,3525$
- Si le CO₂ du véhicule est inconnu : $[(165 \times 9\text{€}) - 600] / 12 \times 1,3525 = 99,75\text{€}$

Pour les véhicules à essence, y compris les véhicules hybrides rechargeables à essence, la formule utilisée est la suivante :

- ⇒ Si le CO₂ du véhicule est connu : $[(CO_2 \times 9\text{€}) - 768] / 12 \times 1,3525$
- ⇒ Si le CO₂ du véhicule est inconnu : $[(182 \times 9\text{€}) - 768] / 12 \times 1,3525 = 98,06\text{€}$

Quant aux véhicules roulant au gaz (CNG/LPG), le calcul est le suivant :

$$[((CO_2 \times 9\text{€}) - 990) / 12] \times 1,3525$$

Le taux de CO₂ est celui du véhicule à essence avant la transformation

La cotisation minimale pour 2022 est de 20,83€ x 1,3525 = 28,17€ (elle était de 27,54€ en 2021)¹³.

A partir de 2025, le montant minimal non indexé de la cotisation CO₂ sera de 23,41€/mois en 2025 pour arriver à 31,15€/mois en 2028. Quant au facteur d'indexation, il sera de 2,25 à partir du 1^{er} juillet 2023 et pour 2024. Pour 2025, il sera de 2,75 et passera à 4 pour 2026. Il grimpera ensuite jusqu'à 5,50 en 2027 et restera à ce taux-là pour les années qui suivent. La cotisation minimale à partir du 1^{er} juillet 2023 et pour 2024 sera donc de 46,87€ (20,83€ x 2,25) par mois. Elle sera de 64,38€ (23,41€ x 2,75) pour 2025, de 103,96€ (25,99€ x 4) pour 2026, de 157,14€ (28,57€ x 5,50) pour 2027 et atteindra 171,33€ (31,15€ x 5,50) en 2028 et pour les années suivantes (Cf. Annexe 3)¹⁴.

¹² On peut retrouver sur FLEET.be un module calculant la cotisation CO₂ : <https://www.fleet.be/calculiez-ici-votre-cotisation-de-solidarite-co2-pour-2022/?lang=fr>

¹³ Calculs de la cotisation CO₂ : *Voici les formules pour la cotisation CO₂ en 2022*, <https://www.fleet.be/voici-les-formules-pour-la-cotisation-co2-en-2022/?lang=fr>

¹⁴ *La « fiscalité 2026 » sur les voitures de société votée à la Chambre, voici tout ce qu'il y a à savoir !*, <https://www.fleet.be/fiscalite-2026-sur-les-voitures-de-societe-votee-a-la-chambre-voici-tout-ce-quil-y-a-a-savoir/?lang=fr>

1.4.2. Véhicule de société zéro émission

Les véhicules de société qui n'émettent pas de CO₂ commandés avant le 1^{er} juillet 2023 sont soumis à la cotisation CO₂ minimale, à savoir 20,83€ par mois. Cette cotisation reste la même pour toute la durée de détention du véhicule par le même propriétaire.

Pour les véhicules qui sont commandés à partir du 1^{er} juillet 2023, la cotisation CO₂ minimale (20,83€) reste en vigueur jusqu'en 2025. A partir de 2025, la cotisation passe à 23,41€ par mois pour 2025 et augmente chaque année ; 25,99€ pour 2026 et 28,57€ pour 2027. Elle atteindra son pic en 2028 avec 31,15€ par mois.

Comme mentionné précédemment, les montants ci-dessus doivent être multipliés par un coefficient d'indexation qui change chaque année. Pour 2022 et ce jusqu'au 1^{er} juillet 2023, il est de 1,3525 et donc la cotisation minimale sera de 28,17€ (20,83€ x 1,3525). A partir du 1^{er} juillet 2023, il sera de 2,25 et ce également pour 2024 et donc la cotisation indexée sera de 46,87€ (20,83€ x 2,25) par mois. Pour 2025, le coefficient CO₂ sera de 2,75 et passera à 4 pour 2026. Il grimpera ensuite jusqu'à 5,50 en 2027 et stagnera à ce taux-là pour les années suivantes. Cette cotisation CO₂ indexée sera de 64,38€ (23,41€ x 2,75) pour 2025, de 103,96€ (25,99€ x 4) pour 2026, de 157,14€ (28,57€ x 5,50) pour 2027 et atteindra 171,33€ (31,15€ x 5,50) en 2028 et pour les années qui suivent (Cf. Annexe 4)¹⁵.

Section 1.5. Récupération de la TVA

En règle générale, un assujetti récupère 100 % de la TVA. Cependant, la récupération de la TVA sur l'acquisition et les frais afférents à l'utilisation d'un véhicule mixte de société est limitée au pourcentage de l'utilisation professionnelle (*article 45, §1^{er}, quinquies CTVA*) et ce avec un maximum de déductibilité de 50 % (*article 45, §2 du code TVA*).

Cette partie de TVA non déductible va venir impacter l'impôt des sociétés. En effet, pour un professionnel, le coût réel d'un véhicule est égal au prix, auquel on ajoute la partie non déductible de la TVA.

La méthode de calcul du pourcentage de récupération de la TVA diffère selon que le véhicule est mis à disposition gratuitement par l'employeur ou que l'utilisateur (membre du personnel) paye une contribution personnelle.

1.5.1. Véhicule mis à disposition à titre gratuit par l'employeur¹⁶

Afin de déterminer le pourcentage de récupération de la TVA sur un véhicule qu'une société met à disposition d'un employé, d'un administrateur ou d'un gérant, trois méthodes de calcul sont proposées

Méthode 1 : utilisation professionnelle réelle

Dans ce cas, l'utilisateur doit tenir un « livre de bord » ou « registre de route » complet pour son véhicule. Celui-ci peut être automatisé (via un GPS) ou manuel et doit reprendre en détails

¹⁵ La « fiscalité 2026 » sur les voitures de société votée à la Chambre, voici tout ce qu'il y a à savoir !, <https://www.fleet.be/la-fiscalite-2026-sur-les-voitures-de-societe-votee-a-la-chambre-voici-tout-ce-qu'il-y-a-a-savoir/?lang=fr>

¹⁶ Déduction TVA voitures de société : trois méthodes de calcul, <https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2016/deduction-tva-voitures-de-societe-trois-methodes>

tous ses déplacements professionnels. La date, l'adresse de départ et d'arrivée ainsi que les kilomètres parcourus lors de chaque trajet devront s'y retrouver.

La formule utilisée pour le calcul du pourcentage de récupération de la TVA est la suivante :

$$\% \text{ de TVA récupérable} = (\text{kilomètres professionnels} / \text{kilomètres totaux}) \times 100 = \% \text{ professionnel}$$

Le pourcentage sera égal à l'utilisation professionnelle réelle du véhicule et sera limité à 50%.

Méthode 2 : calcul semi-forfaitaire des kilomètres privés

Si l'utilisateur du véhicule ne souhaite pas tenir un livre de bord mais qu'il désire quand même déterminer l'utilisation professionnelle en rapport avec l'utilisation réelle de son véhicule, l'administration TVA autorise l'application de la formule suivante :

$$\% \text{ privé} = \frac{[(\text{kilomètres domicile} - \text{lieu de travail}) \times 2 \times 200 \text{ jours} + 6.000 \text{ km}]}{\text{Distance totale}} \times 100$$

$$\% \text{ de TVA récupérable} = \% \text{ professionnel} = 100\% - \% \text{ privé}$$

Dans une même flotte de véhicules, les méthodes 1 et 2 peuvent être combinées. Le choix pour une des 2 méthodes doit être fait par véhicule et ce pour une année complète.

Le pourcentage de TVA récupérable ne peut jamais être supérieur à 50%.

Méthode 3 : forfait général d'utilisation professionnelle de 35%

Due à la charge administrative lourde des méthodes 1 et 2, l'administration autorise également l'utilisation d'un forfait général pour l'utilisation professionnelle.

$$\% \text{ de TVA récupérable} = \% \text{ professionnel} = 35 \%$$

Cette méthode doit être appliquée à tous les véhicules d'une même flotte et ce, pendant au moins 4 années civiles.

Si les sociétés choisissent cette méthode, elles ne peuvent pas la combiner avec une autre. C'est moins avantageux si les véhicules sont utilisés principalement à titre professionnel car ça reviendra plus cher mais elle reste néanmoins la méthode la plus utilisée.

1.5.2. Contribution personnelle¹⁷

En cas de contribution de l'utilisateur du véhicule, c'est-à-dire lorsque celui-ci paie une partie de l'achat et/ou des frais du véhicule, la TVA est récupérable à concurrence de 50 %

$$\% \text{ de TVA récupérable} = 50 \%$$

Cette contribution personnelle inclut 21% de TVA et celle-ci devra être ensuite reversée à l'administration.

¹⁷ Récupération de la TVA sur les voitures, <https://www.fr.audi.be/be/web/fr/fleet/tax-reglements/recuperation-tva.html>

Chapitre 2 : Fiscalité des personnes physiques (du travailleur)

Section 2.1. Avantage de toute nature

Selon le SPF Finance, un avantage de toute nature est défini comme : « *Un avantage qu'un employeur ou une entreprise accorde à un membre de son personnel ou à l'un de ses dirigeants (voiture de société, disposition d'un immeuble, prêt d'argent à un taux avantageux, etc.). Cet avantage de toute nature est considéré comme un revenu professionnel. Le travailleur ou dirigeant d'entreprise qui le reçoit devra donc payer de l'impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de toute nature.* »

Cet avantage de toute nature est calculé forfaitairement (Art. 36 §1er, Al.2 CIR 92) pour les véhicules et ce en fonction de l'émission de CO₂ (Art. 36 §2, Al.1 CIR 92), du type de carburant et de l'âge du véhicule (Art. 36 §2, Al.3 CIR 92).

Les formules pour le calcul de l'ATN¹⁸ sont les suivantes :

Pour les véhicules roulant au diesel :

Valeur catalogue x [5,5% + ((taux de CO₂ – taux de référence) x 0,1%)] x 6/7 x coefficient de correction

Pour les véhicules à essence, faux hybrides, LPG et CNG :

Valeur catalogue x [5,5% + ((taux de CO₂ - taux de référence) x 0,1%)] x 6/7 x coefficient de correction

Pour les véhicules électriques, hydrogènes et les vrais plug-in hybrides (diesel et essence) :

Valeur catalogue x 4 % x 6/7 x coefficient de correction

Selon l'article 36 §2, alinéa 2 CIR 92 :

« 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 ».

Le taux d'émission de CO₂ se trouve sur le certificat de conformité du véhicule et est exprimé en NEDC, NEDC 2.0 ou WLTP comme explicité dans un point précédent. Si ce taux d'émission n'est pas disponible, on prendra en compte un taux de 205 g/km pour les véhicules à essence, faux hybrides, LPG et CNG. Quant au véhicule roulant au diesel, ce taux sera de 195 g/km (SPF Finances, 2022)¹⁹.

Le taux de référence de CO₂ change chaque année²⁰.

¹⁸ Montant à reprendre par l'employeur sur la fiche fiscale individuelle 281.10 (salarié) ou 281.20 (dirigeant d'entreprise)

¹⁹ *Voitures de société*, https://finances.belgium.be/fr/particuliers/declaration_impot/taux-revenus-imposables/revenus-imposables/avantages-toute-nature/voitures-societe#q2

²⁰ *Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2022*, <https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2022/avantage-de-toute-nature-voitures-de-societe-emission-de-reference-co2-pou>

Carburant	Taux de référence de CO ₂	
	2021	2022
Diesel	102 g/km	91 g/km
Essence, gaz naturel, LPG	84 g/km	75 g/km

L'ATN minimum augmente d'année en année²¹. Cet ATN ne peut être inférieur à :

1.400 euros pour 2022

1.370 euros pour 2021

1.360 euros pour 2020

1.340 euros pour 2019

Les années mentionnées ci-dessus équivalent à l'exercice d'imposition.

Le coefficient de correction (Art. 36 §2, Al. 3 CIR 92) diminue d'année en année de 6% et dépend de l'âge du véhicule comme mentionné dans le tableau suivant :

Période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule	Coefficient de correction de la valeur catalogue
De 0 à 12 mois	1
De 13 à 24 mois	0,94
De 25 à 36 mois	0,88
De 37 à 48 mois	0,82
De 49 à 60 mois	0,76
A partir de 61 mois	0,70

* Tout mois commencé compte pour un mois complet

Si le membre du personnel ou le dirigeant d'entreprise intervient dans les frais, l'intervention est soustraite du montant imposable de l'avantage de toute nature.

²¹ *Nouvelles règles de calcul et FAQ*, <https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/121-faq-voitures-de-societe-2021-20210224.pdf>

Chapitre 3 : Ancienne fiscalité

Section 3.1. Déductibilité

Jusqu'au 1^{er} janvier 2020, les taux de déductibilité étaient fournis par un tableau en fonction de l'émission de CO₂ du véhicule et du type de carburant de celui-ci²².

Voici ce tableau :

Emissions de CO ₂ (g/km)			Déductibilité
<i>Diesel</i>	<i>Essence</i>	<i>Electrique</i>	
0	0	0	120%
≤ 60	≤ 60		100%
61 - 105	61 - 105		90%
106 - 115	106 - 125		80%
116 - 145	126 - 155		75%
146 - 170	156 - 180		70%
171 - 195	181 - 205		60%
> 195 ou non connu	> 205 ou non connu		50%

A partir du 1^{er} janvier 2020, c'est la formule de la déductibilité mentionnée plus haut qui entre en vigueur pour calculer celle-ci.

Les véhicules de société électriques ne sont plus déductibles qu'à maximum 100% à partir du 1^{er} janvier 2020.

²² La fiscalité automobile en 2020, <https://thg.be/fr/actualite/174-la-fiscalite-automobile-en-2020>

Chapitre 4 : Bornes de recharge pour voitures électriques²³

Section 4.1. A domicile

Depuis le 1^{er} septembre 2021 et ce, jusqu'au 31 décembre 2024, chaque contribuable (propriétaire et locataire) qui achète et installe une borne de recharge à son domicile peut bénéficier d'une réduction d'impôt (unique) :

- ⇒ de 45% entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 décembre 2022;
- ⇒ de 30% pour 2023;
- ⇒ de 15% pour 2024

Certaines conditions doivent être remplies pour bénéficier de cette réduction d'impôt :

1. Ce n'est valable que pour une période imposable même si la borne est payée en plusieurs fois
2. La station de recharge doit fonctionner avec un compteur intelligent, c'est-à-dire que cette station devra fournir de l'énergie au véhicule au meilleur moment (un système de gestion de l'énergie renseigne la capacité et le temps de recharge) et celle-ci devra être connectée numériquement à partir du 1^{er} janvier 2023
3. L'énergie verte doit alimenter ce point de recharge
4. La réduction est de maximum 1.500€ par contribuable et par borne
5. La borne doit être neuve, fixe et la réduction ne comprend pas les câbles de chargement.

Cette réduction concerne les dépenses liées à l'achat (neuf), l'installation (effectuée par une entreprise professionnelle) et le contrôle de la borne.

Si la borne de recharge est financée exclusivement par l'employeur, celui-ci pourra la déduire entièrement et il n'y aura plus de déduction pour le particulier (l'employé).

Section 4.2. A l'entreprise

Afin de densifier l'infrastructure de recharge publique en Belgique, le gouvernement fédéral incite les entreprises à installer des bornes de recharge sur leur parking.

Depuis le 1^{er} septembre 2021 et ce, jusqu'au 31 décembre 2024, les sociétés qui installent une ou plusieurs bornes de recharge peuvent obtenir une déduction fiscale majorée des frais d'aménagement liés aux bornes :

- de 200% entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 décembre 2022;
- puis de 150% pour 2023 et 2024.

²³ Traitement fiscal et social des voitures de société en 2021 – 2031, Traitement fiscal et social des voitures de société en 2021 – 2031 | LeasePlan
& Voitures zéro émission en 2026 ?, <https://www.traxio.be/media/phnd2efx/1-soc-voitures-z%C3%A9ro-%C3%A9mission-en-2026.pdf>
& Bornes de recharge pour véhicules électriques,
https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_fiscaux/bornes-recharge-vehicules-electriques
& Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité, https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/c4f5a944-b08e-4842-99f3-13615671cc64#_1.4_Quelles_seront

Certaines conditions doivent être remplies pour bénéficier de cette déduction majorée des frais :

1. La ou les bornes doivent être neuves, fixes et la déduction ne comprend pas les câbles de chargement
2. Le ou les points de recharge doivent être en libre accès au public (personnes de l'entreprise et personnes extérieures à celle-ci) pendant les heures habituelles d'ouverture de la société et/ou de fermeture
3. La borne ou les bornes doivent fonctionner avec un compteur intelligent, c'est-à-dire qu'il faut que le point de recharge fournisse de l'énergie au véhicule au meilleur moment (un système de gestion de l'énergie renseigne la capacité et le temps de recharge).
4. L'amortissement doit durer 5 ans et être linéaire

Cette déduction fiscale majorée concerne les amortissements des bornes de recharge ainsi que les frais accessoires amortis en même temps (frais de transport, installation, certification...).

Néanmoins, si la borne de recharge est reprise dans le contrat de leasing de la voiture, les frais liés à cette borne suivent la déductibilité normale de la voiture électrique, à savoir 100 %.

Concernant l'impôt des sociétés, les frais d'installation et d'acquisition de la borne de recharge, que ce soit à l'entreprise mais également au domicile du travailleur (ou du chef d'entreprise), sont totalement déductibles (100 %) du montant imposable. Quant à l'électricité utilisée par la borne de recharge, elle est déductible à 75 %.

Chapitre 5 : Budget mobilité

Depuis 2019, les travailleurs peuvent, s'ils le souhaitent et lorsque c'est proposé dans leur entreprise par leur employeur (*Loi du 17 mars 2019*), échanger leur véhicule de société contre un budget mobilité.

Trois piliers existent pour utiliser le budget mobilité :

1. Un véhicule de société écologique
2. Des frais de logement ainsi que des moyens de transport qui sont durables
3. De l'argent en cash

Afin d'essayer de toujours diminuer davantage l'empreinte carbone belge, des extensions au budget mobilité ont été faites (*SPF Finances, 2022*)²⁴. Ces ajouts au deuxième pilier ont pour but de trouver des alternatives aux véhicules de société. Ces options supplémentaires de mobilité sont les suivantes :

- Les trottinettes et scooters électriques (considérés comme de la "mobilité douce")
- les frais de financement (par exemple : l'achat/prêt d'un vélo), de parking/garage/entreposage ainsi que les frais d'équipements de sécurité de la mobilité douce;
- les abonnements aux transports en commun (publics) pour tous les déplacements des membres de la famille du salarié;
- les frais de stationnement/parking en lien avec l'utilisation des transports en commun (publics);
- une indemnité piéton si l'employé se rend à pied au travail (déplacements domicile - lieu de travail);
- le rayon pour lequel les employés peuvent bénéficier des frais de logement (crédit hypothécaire et loyer) passe de 5 km à 10 km par rapport au lieu de travail.

À partir de janvier 2026, tous les véhicules utilisés pour le premier pilier devront être des véhicules "zéro émission" (électriques). Les solutions de transports du deuxième pilier devront également être "zéro émission".

Concernant le délai d'attente pour le travailleur, il est supprimé. En effet, il n'est plus obligatoire d'avoir eu un véhicule de société ou d'avoir eu droit à véhicule de société pendant 36 mois. Dès le moment où le salarié a droit à un véhicule de société, il peut opter pour le budget mobilité.

Le budget mobilité doit correspondre au montant du véhicule auquel il aurait droit et doit se situer entre 3.000 et 16.000 euros par an.

Pour rappel, l'allocation de mobilité est déterminée selon la formule suivante :

$$\text{Valeur catalogue} \times 20\% \times 6/7$$

Si l'employeur prend en charge les frais de carburant, le résultat de ce calcul est augmenté de 20%, donc le coefficient passera à 24% au lieu de 20%.

²⁴ Circulaire 2022/C/20 relative au verdissement fiscal de la mobilité – budget mobilité, <https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/b65ed03b-5a96-4378-bd12-ad0b01ab2c9d>

Chapitre 6 : Cas pratique

Dans cette partie, je vais comparer trois motorisations différentes (essence, hybride rechargeable et électrique) avant et après la réforme afin de voir quelle motorisation reste la plus avantageuse pour les sociétés. Pour aller plus loin et avoir une vue d'ensemble sur la réforme dans les prochaines années, je calculerai également les différents taux de déductibilité dans le futur ainsi que le coût de la cotisation CO₂.

Pour ce faire, j'ai choisi une BMW X3 qui se décline dans les différentes motorisations citées ci-dessus. Les fiches d'informations de ces trois déclinaisons se trouvent en annexes 5, 6 et 7. Je vais d'abord commencer par l'essence puis l'hybride rechargeable et enfin l'électrique.

Pour ce faire, j'ai choisi l'année de revenus 2022 et, de ce fait, l'exercice d'imposition 2023. Je prendrai comme date d'acquisition des voitures le 01/01/2022.

Pour ces calculs, je vais prendre en compte que l'amortissement de ce véhicule est linéaire et se fait sur 5 ans.

Je ne tiendrai pas compte dans ce cas pratique du carburant car le prix de celui-ci est assez volatile.

Je vais également considérer que le taux d'impôts des sociétés pour l'entreprise est de 25%.

Enfin, pour le calcul de la déductibilité du véhicule et des différents frais, je prendrai le taux de 40% de DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN car, la plupart du temps, nous possédons une carte carburant avec le véhicule de société. Je calculerai malgré tout le taux de 17% de DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN pour faire la comparaison.

Section 6.1. BMW X3 xDrive 20i

Type de carburant : essence

Émission CO₂: 172 g/km (valeur WLTP)

Cylindrée: 1998 cm³

Consommation : 7,6 l/100

Valeur catalogue: 51.650 € TVAC (42.685,95€ HTVA)

La fiche technique de ce modèle essence se trouve en annexe 5.



6.1.1. ATN

La formule de l'ATN annuel est la suivante :

$$\text{Valeur catalogue} \times [5,5\% + ((\text{taux de CO}_2 - 91) \times 0,1\%)] \times 6/7 \times \text{coefficient de correction}$$

L'ATN de la voiture est de : 51.650€ x [5,5% + ((172-91) x 0,1%)] x 6/7 x 1 = 6.020,91€

6.1.2. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN

Si l'employeur intervient dans le carburant pour les déplacements privés : ATN x 40%

La DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN est de : 6.020,91€ x 40% = 2.408,36€

Si l'employeur n'intervient pas dans le carburant pour les déplacements privés : ATN x 17%

La DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN est de : $6.020,91\text{€} \times 17\% = 1.023,55\text{€}$

Pour **définir la quotité de DNA**, nous avons besoin de la formule suivante : **$120\% - (0,5\% \times \text{coefficient} \times \text{émission de CO}_2/\text{km})$**

Ensuite, pour calculer le pourcentage de DNA, nous devons **retirer de 100% ce pourcentage d'ATN**

Pourcentage d'ATN : $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 172\text{g}/\text{km}) = 120 - 81,70 = 38,30\% \rightarrow 50\%$ car minimum de 50%

Pourcentage de DNA : $100\% - 50\% = 50\%$

6.1.3. TVA

La TVA est récupérable seulement à concurrence de la partie professionnelle et en tout cas avec un maximum de 50 %. La **méthode de déduction de la TVA** est soit à concurrence de l'utilisation professionnelle, soit sur base d'un forfait.

Dans ce cas, on va prendre en considération que la voiture est mise à disposition gratuitement par l'employeur et on va utiliser le forfait de 35%.

% de TVA récupérable = % professionnel = $35\% \times (21\% \times 42.685,95\text{€}) = 3.137,42\text{€}$

6.1.4. Déductibilité

A) Taux de l'ancienne déductibilité

Si le **véhicule** avait été **acheté en 2019**, avec une émission de 172 g/km de CO₂, la déduction aurait été de **70%**.

Emissions de CO ₂ (g/km)			Déductibilité
Diesel	Essence	Electrique	
0	0	0	120%
≤ 60	≤ 60		100%
61 - 105	61 - 105		90%
106 - 115	106 - 125		80%
116 - 145	126 - 155		75%
146 - 170	156 - 180		70%
171 - 195	181 - 205		60%
> 195 ou non connu	> 205 ou non connu		50%

B) Taux de la nouvelle déductibilité

Pour un **véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2022** et ça vaut également **jusqu'au 1^{er} juillet 2023** : $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 172\text{g}/\text{km}) = 120 - 81,70 = 38,30\% \rightarrow 50\%$ car la déductibilité minimale est de 50%. Cette déduction est d'application jusqu'à ce que le propriétaire la revende.

Pour aller plus loin...

Véhicule acheté entre le 1er juillet 2023 et le 31 décembre 2025 : $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 172\text{g}/\text{km}) = 120 - 81,70 = 38,30\%$. En 2023 et 2024, la déductibilité minimale de 50% est toujours d'application, donc pour ces deux années, le véhicule sera déductible à 50%. En 2025 et 2026, on passera à une déductibilité de 38,30% car il n'y a plus de déductibilité minimale.

Ensuite, le véhicule sera encore déductible à 25% en 2027 mais ne sera plus déductible (0%) à partir de 2028.

Véhicule acheté à partir du 1^{er} janvier 2026 : la voiture ne sera plus déductible

Déductibilité des frais de carburant, d'entretien et autres au même pourcentage que le véhicule.

C) Taxe de mise en circulation, de circulation et assurance

Les taxes de mise en circulation et de circulation se basent sur la puissance du véhicule, ce qui correspond à un certain nombre de chevaux fiscaux. Plus la puissance du moteur est élevée, plus celles-ci seront grandes. Les véhicules émettant plus de 145 g de CO₂/km doivent ajouter à leur taxe de mise en circulation un éco-malus.

Pour ce modèle essence, la taxe de mise en circulation (Cf. Annexe 8) revient à 4.957€ auquel on additionne un éco-malus de 250€, ce qui revient à 5207€.

La taxe annuelle de circulation (Cf. Annexe 9) est de 446,03 €.

Concernant l'assurance et, étant donné que le modèle de voiture est le même, je vais prendre comme hypothèse que les assurances pour les trois motorisations différentes sont sensiblement pareilles. Après une simulation sur le site d'Ethias (Cf. Annexe 10), le montant de l'assurance est de 1.666,47€ par an, soit 138,87€ par mois.

D) Amortissements

Comme mentionné précédemment, l'amortissement du véhicule est linéaire en 5 ans. L'amortissement comprend le prix du véhicule HTVA + la partie de la TVA non déductible c'est-à-dire $42.685,95€ + ((21\% \times 42.685,95€) - 3.137,42€) = 48.512,58€$

Amortissements : $48.512,58€ \times 1/5 = 9.702,52€$ par an.

E) Calcul de la déductibilité

- Taxe de mise en circulation : 5207€
- Taxe de circulation : 446,03 €
- Assurance : 1.666,47€
- Amortissements : 9.702,52€

J'obtiens donc un total de 17.022,02€, auquel on va soustraire l'ATN qui est de 6.020,91€, ce qui donne comme résultat 11.001,11€.

Je vais multiplier ce montant par le nouveau taux de déductibilité : $11.001,11€ \times 50\% = 5.500,55€$. Ce montant est la partie déductible.

La partie non déductible est donc $11.001,11€ - 5.500,55€ = 5.500,55€$ qui représente une partie des DNA.

Je vais y ajouter les DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN : $5.500,55€ + 2.408,36€ = 7.908,92€$. Ce montant correspond à l'ensemble des dépenses non admises.

Celui-ci est multiplié par 25% pour obtenir l'impôt, ce qui donne 1.977,22€.

6.1.5. Cotisation CO₂

2022 et jusqu'au 1/07/2023 : $[(172 \times 9 \text{ EUR}) - 768] / 12 \times 1,3525 = 87,91€/mois$

A partir du 1er juillet 2023 jusque fin 2024 : $[(172 \times 9 \text{ EUR}) - 768] / 12 \times 2,25 = 146,25\text{€/mois}$

2025 : $[(172 \times 9 \text{ EUR}) - 768] / 12 \times 2,75 = 178,75\text{€/mois}$

2026 : $[(172 \times 9 \text{ EUR}) - 768] / 12 \times 4 = 260\text{€/mois}$

2027 et années suivantes : $[(172 \times 9 \text{ EUR}) - 768] / 12 \times 5,50 = 357,50\text{€/mois}$

Section 6.2. BMW X3 xDrive 30e

Type de carburant : essence et électrique

Émission CO₂: 45 g/km (valeur WLTP)

Cylindrée: 1998 cm³

Consommation : 2 l/100

Valeur catalogue: 63.400,00 € TVAC (52.396,69 € HTVA)

La fiche technique de ce modèle hybride se trouve en annexe 6.



6.2.1. Est-ce un vrai hybride ?

Capacité du réservoir : 50L

Poids du véhicule à vide : 2065 kg

Poids du véhicule : $2065 + (50 \times 0,9) + 75 = 2185 \text{ kg}$

Moteur électrique 80 kW

Emission de CO₂ : 45g/km, il est bien inférieur à 50

Il faut minimum 0,5 kW pour 100 kg

→ 0,005kW pour 1 kg

⇒ 2185 kg → minimum 10,93 kW ici ok car 80kW

6.2.2. ATN

La formule de l'ATN annuel est la suivante :

Valeur catalogue x 4 % x 6/7 x coefficient de correction

L'ATN de la voiture est de : $63.400\text{€} \times 4\% \times 6/7 \times 1 = 2.173,71\text{€}$

6.2.3. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN

Si l'employeur intervient dans le carburant pour les déplacements privés : ATN x 40%

La DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN est de : $2.173,71\text{€} \times 40\% = 869,48 \text{ €}$

Si l'employeur n'intervient pas dans le carburant pour les déplacements privés : ATN x 17%

La DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN est de : $2.173,71\text{€} \times 17\% = 369,53\text{€}$

Pour définir la quotité de DNA, nous avons besoin de la formule suivante : **120% – (0,5% X coefficient X émission de CO₂/km)**

Ensuite, pour calculer le pourcentage de DNA, nous devons **retirer de 100% ce pourcentage d'ATN**

Pourcentage d'ATN : $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 45\text{g/km}) = 120 - 21,38 = \mathbf{98,62\%}$

Pourcentage de DNA : $100\% - 98,62\% = \mathbf{1,38\%}$

6.2.4. TVA

La TVA est récupérable seulement à concurrence de la partie professionnelle et en tout cas avec un maximum de 50 %. La **méthode de déduction de la TVA** est soit à concurrence de l'utilisation professionnelle, soit sur base d'un forfait.

Dans ce cas, on va prendre en considération que la voiture est mise à disposition gratuitement par l'employeur et on va utiliser le forfait de 35%.

% de TVA récupérable = % professionnel = 35 % x (21% x 52.396,69 €) = 3.851,16€

6.2.5. Déductibilité

A) Taux de l'ancienne déductibilité

Si le **véhicule** avait été **acheté en 2019**, avec une émission de 45 g/km de CO₂, la déduction aurait été de **100%**.

Emissions de CO ₂ (g/km)			Déductibilité
<i>Diesel</i>	<i>Essence</i>	<i>Electrique</i>	
0	0	0	120%
≤ 60	≤ 60		100%
61 - 105	61 - 105		90%
106 - 115	106 - 125		80%
116 - 145	126 - 155		75%
146 - 170	156 - 180		70%
171 - 195	181 - 205		60%
> 195 ou non connu	> 205 ou non connu		50%

B) Nouvelle déductibilité

Pour un **véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2022** et ça vaut également **jusqu'au 1^{er} juillet 2023** : $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 45\text{g/km}) = 120 - 21,38 = \mathbf{98,62\%}$ de déductibilité jusqu'à ce que le propriétaire la revende.

Pour aller plus loin...

Véhicule acheté entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 : 98,62% de déductibilité en 2023 et 2024, 75% en 2025, 50% en 2026, puis 25 % en 2027 et il ne sera plus déductible à partir 2028.

Véhicule acheté à partir du 1^{er} janvier 2026 : il ne sera plus déductible.

Déductibilité des frais de carburant, d'entretien et autres au même pourcentage que le véhicule.

A compter du 1^{er} juillet 2023, la déductibilité maximale des frais de diesel et d'essence (de carburant) sera limitée à 50%.

C) Taxe de mise en circulation, de circulation et assurance

Comme expliqué précédemment, les taxes de mise en circulation et de circulation se basent sur la puissance du véhicule.

Pour ce modèle hybride, la taxe de mise en circulation (Cf. Annexe 8) s'élève à 4.957€. Ce montant s'explique par le fait que la voiture a une puissance de 292 chevaux.

La taxe annuelle de circulation (Cf. Annexe 9) est de 446,03€.

Comme je l'ai dit auparavant, je vais prendre comme hypothèse que les assurances pour les trois motorisations sont sensiblement pareilles étant donné que c'est le même modèle de véhicule. Le montant de l'assurance (Cf. Annexe 10) est donc de 1.666,47€ par an soit 138,87€ par mois.

D) Amortissements

Comme je l'ai mentionné précédemment, l'amortissement du véhicule est linéaire en 5 ans. L'amortissement comprend le prix du véhicule HTVA + la partie de la TVA non déductible (65%), c'est-à-dire $52.396,69€ + ((21\% \times 52.396,69€) - 3.851,16€) = 59.548,84€$

Amortissements : $59.548,83€ \times 1/5 = 11.909,77€$ par an.

E) Calcul de la déductibilité

- Taxe de mise en circulation : 4.957€
- Taxe de circulation : 446,03€
- Assurance : 1.666,47€
- Amortissements : 11.909,77€

J'obtiens donc un total de 18.979,27€ auquel on va soustraire l'ATN qui est de 2.173,71€, ce qui donne comme résultat 16.805,56€.

Je vais multiplier ce montant par le nouveau taux de déductibilité : $16.805,56€ \times 98,62\% = 16.573,64€$. Ce montant est la partie déductible.

La partie non déductible est donc $16.805,56€ - 16.573,64€ = 231,92€$ qui représente une partie des DNA.

Je vais y ajouter les DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN : $231,92€ + 869,48 € = 1.101,40€$. Ce montant correspond à l'ensemble des dépenses non admises.

Celui-ci est multiplié par 25% pour obtenir l'impôt, ce qui donne 275,35€.

6.2.6. Cotisation CO₂

Jusqu'au 1/07/2023 : la cotisation CO₂ est égale à $[(48 \times 9 \text{ EUR}) - 768] / 12 \times 1,3525 = -37,87$ mais ne peut être inférieure à 28,17€ en 2022 et ce jusqu'au 01/07/2023. Ensuite, elle passera à 46,86€ jusque fin 2023 et en 2024. En 2025, elle sera de 64,38€ et de 103,96€ en 2026. Elle augmentera, ensuite à 157,13€ en 2027 pour arriver à 171,33€ en 2028 et pour les années suivantes.

Section 6.3. BMW iX3

Type de carburant : propulsion électrique

Émission CO₂: 0 g/km

Autonomie électrique : 461 km

Valeur catalogue: 71.000,00 € TVAC (58.677,69 € HTVA)



La fiche technique de ce modèle électrique se trouve en annexe 7.

6.3.1. ATN

La formule de l'**ATN annuel** est la suivante :

Valeur catalogue x 4 % x 6/7 x coefficient de correction

L'ATN de la voiture est de : $71.000\text{€} \times 4\% \times 6/7 \times 1 = 2.434,28\text{€}$

6.3.2. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN

Si l'employeur intervient dans le carburant pour les déplacements privés : ATN x 40%

La DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN est de : $2.434,28\text{€} \times 40\% = 973,71\text{€}$

Si l'employeur n'intervient pas dans le carburant pour les déplacements privés : ATN x 17%

La DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN est de : $2.434,28\text{€} \times 17\% = 413,83\text{€}$

Pour **définir la quotité de DNA**, nous avons besoin de la formule suivante : **$120\% - (0,5\% \times \text{coefficient} \times \text{émission de CO}_2/\text{km})$**

Ensuite, pour calculer le pourcentage de DNA, nous devons **retirer de 100% ce pourcentage d'ATN**

Pourcentage d'ATN : $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 0 \text{ g/km}) = 120 - 0 = \mathbf{120\% \text{ mais maximum } 100\%}$

Pourcentage de DNA : $100\% - 100\% = \mathbf{0\%}$

6.3.3. TVA

La TVA est récupérable seulement à concurrence de la partie professionnelle et en tout cas avec un maximum de 50 %. La **méthode de déduction de la TVA** est soit à concurrence de l'utilisation professionnelle, soit sur base d'un forfait.

Dans ce cas, on va prendre en considération que la voiture est mise à disposition gratuitement par l'employeur et on va utiliser le forfait de 35%.

% de TVA récupérable = % professionnel = $35\% \times (21\% \times 58.677,69\text{€}) = 4.312,81\text{€}$

6.3.4. Déductibilité

A) Taux de l'ancienne déductibilité

Si le **véhicule** avait été **acheté en 2019**, avec une émission de 0 g/km de CO₂, la déduction aurait été de **120%**.

Emissions de CO ₂ (g/km)			Déductibilité
Diesel	Essence	Electrique	
0	0	0	120%
≤ 60	≤ 60		100%
61 - 105	61 - 105		90%
106 - 115	106 - 125		80%
116 - 145	126 - 155		75%
146 - 170	156 - 180		70%
171 - 195	181 - 205		60%
> 195 ou non connu	> 205 ou non connu		50%

B) Taux de la nouvelle déductibilité

Pour un **véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2022** et ça vaut également **jusqu'en 2026** : elle sera déductible à 100% jusqu'à ce que le propriétaire la revende.

Si la voiture est commandée après, la déduction passe à 95% si elle est commandée en 2027; à 90% si elle est commandée en 2028; 82,5% en 2029; 75% en 2030; 67,5% en 2031. Les montants de déduction restent les mêmes pendant toute la durée de détention du véhicule par le même propriétaire.

Déductibilité des frais de carburant, d'entretien et autres au même pourcentage que le véhicule.

C) Taxe de mise en circulation, de circulation et assurance

Comme cela a été explicité précédemment, les taxes de mise en circulation et de circulation se basent sur la puissance du véhicule.

Pour ce modèle électrique, la taxe de mise en circulation (Cf. Annexe 8) est de 61,50€.

La taxe annuelle de circulation (Cf. Annexe 9) est de 85,27€.

Comme je l'ai dit auparavant, je vais prendre comme hypothèse que les assurances pour les trois motorisations sont sensiblement pareilles, étant donné que c'est le même modèle de véhicule. Le montant de l'assurance (Cf. Annexe 10) est donc de 1.666,47€ par an, soit 138,87€ par mois.

D) Amortissements

Comme mentionné précédemment, l'amortissement du véhicule est linéaire en 5 ans. L'amortissement comprend le prix du véhicule HTVA + la partie de la TVA non déductible (65%) c'est-à-dire $58.677,69€ + ((21\% \times 58.677,69€) - 4.312,81€) = 66.687,19€$

Amortissements : $66.687,19€ \times 1/5 = 13.337,44€$ par an.

Jusque 2027, les amortissements sont déductibles à 100%.

E) Calcul de la déductibilité

- Taxe de mise en circulation : 61,50€

- Taxe de circulation : 85,27€
- Assurance : 1.666,47€
- Amortissements : 13.337,44€

J'obtiens donc un total de 15.150,68€ auquel on va soustraire l'ATN qui est de 2.434,28€, ce qui donne comme résultat 12.716,40€.

Je vais multiplier ce montant par le nouveau taux de déductibilité : 12.716,40€ X 100% = 12.716,40€. Ce véhicule est entièrement déductible.

Les seules dépenses non admises sur ce véhicule sont les DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN : 973,71€. Ce montant correspond à l'ensemble des dépenses non admises.

Celui-ci est multiplié par 25% pour obtenir l'impôt ce qui donne 243,43€.

6.3.5. Cotisation CO₂

Pour 2022 et ce jusqu'au 1^{er} juillet 2023, la cotisation minimale sera de 28,17€ (20,83€ x 1,3525). A partir du 1^{er} juillet 2023, la cotisation minimale indexée sera de de 46,87€ (20,83€ x 2,25) par mois. Et ce pour 2024 aussi. Cette cotisation CO₂ indexée sera de 64,38€ (23,41€ x 2,75) pour 2025, de 103,96€ (25,99€ x 4) pour 2026, de 157,14€ (28,57€ x 5,50) pour 2027 et atteindra 171,33€ (31,15€ x 5,50) en 2028 et pour les années qui suivent.

Section 6.4. Comparaison des 3 modèles

6.4.1. ATN

	ATN annuel	ATN mensuel
BWM X3 xDrive 20i (Essence) (Valeur catalogue : 51.650€)	6.020,91€	501,74€
BWM X3 xDrive 30e (Hybride) (Valeur catalogue : 63.400€)	2.173,71€	181,14€
BMW iX3 (Electrique) (Valeur catalogue : 71.830€)	2.434,28€	202,86€

On peut constater ici que l'avantage de toute nature n'est pas proportionnel à la valeur catalogue de la voiture. Les voitures hybrides et électriques ont un ATN équivalent. Par contre, la voiture à essence à un ATN quasi triple aux deux autres. Cette différence s'explique notamment par le pourcentage élevé de CO₂ de la voiture essence.

6.4.2. DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN

	DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN	
	40%	17%
BWM X3 xDrive 20i (Essence)	2.408,36€	1.023,55€
BWM X3 xDrive 30e (Hybride)	869,48€	369,53€
BMW iX3 (Electrique)	973,71€	413,83€

Le total des DNA à concurrence d'une quotité de l'ATN s'inscrira dans le code 1206 de la déclaration d'impôt des sociétés.

Pourcentage de DNA		
	ATN	DNA
BWM X3 xDrive 20i (Essence)	50%	50%
BWM X3 xDrive 30e (Hybride)	98,62%	1,38%
BMW iX3 (Electrique)	100%	0%

6.4.3. Cotisation CO₂

Cotisation CO ₂ par mois			
	BWM X3 xDrive 20i Essence	BWM X3 xDrive 30e Hybride	BMW iX3 Electrique
En 2022 et jusqu'au 1/07/2023	87,91€	28,17€	28,17€
A partir du 1er juillet 2023 jusque fin 2024	146,25€	46,87€	46,87€
2025	178,75€	64,38€	64,38€
2026	260€	103,96€	103,96€
2027	357,50€	157,14€	157,14€

Le véhicule qui paye le plus ici est la voiture à essence. Les deux autres véhicules hybrides et électriques doivent tous les deux payer les cotisations minimum.

6.4.4. Taux de déductibilité

Période	BWM X3 xDrive 20i	BWM X3 xDrive 30 ^e		BMW iX3
	Essence	Hybride		Electrique
		Véhicule et autres frais	Carburant	
2019	70%	100%		120%
En 2022 et jusqu'au 1^{er} juillet 2023	50%	98,62%		100%
	50%	98,62%	A partir du 01/07/23 : 50%	

On peut s'apercevoir que la déductibilité du véhicule à essence chute de 20% alors que l'hybride reste plus ou moins déductible entièrement. L'électrique reste complètement déductible (bien qu'elle vienne d'une déduction de 120%).

Pour aller plus loin ...

Période	BWM X3 xDrive 20i	BWM X3 xDrive 30 ^e		BMW iX3
	Essence	Hybride		Electrique
		Véhicule et autres frais	Carburant	
Acheté entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025	2023-2024 : 50%	2023-2024 : 98,62%	2023-2024 : 50%	100%
	2025 : 38,30%	2025 : 75%	2025 : 50%	
	2026 : 38,30%	2026 : 50%		
	2027 : 25%	2027 : 25%		
	2028 : 0%	2028 : 0%		
Acheté à partir du 1^{er} janvier 2026	0%	0%	0%	100%

On peut constater que la seule voiture qui reste totalement déductible est la voiture électrique. Le véhicule hybride est encore relativement déductible au début mais la déductibilité chute assez fort au fur et à mesure des années.

Taxes			
	Taxe de mise en circulation + éco-malus	Taxe de circulation	Puissance moteur
BWM X3 xDrive 20i (Essence)	5027€	446,03€	184 CV
BWM X3 xDrive 30e (Hybride)	4957€	446,03€	292 CV
BMW iX3 (Electrique)	61,50€	85,27€	Electrique

6.4.5. Tableau récapitulatif

	Total des charges	Cotisation CO₂	Impôt sur les DNA	Coût total	Montant déductible
BWM X3 xDrive 20i (Essence) (Valeur catalogue : 51.650€)	17.022,02€	87,91€ X 12 = 1.054,92€	1.977,22€	20.054,16€	5.500,55€
BWM X3 xDrive 30e (Hybride) (Valeur catalogue : 63.400€)	18.979,27€	28,17€ X 12 = 338,04€	275,35€	19.592,66€	16.805,56€
BMW iX3 (Electrique) (Valeur catalogue : 71.830€)	15.150,68€	28,17€ X 12 = 338,04€	243,43€	15.732,15€	12.716,40€

On peut constater que les véhicules les plus déductibles sont le véhicule hybride rechargeable et le véhicule électrique et le montant déductible par rapport au coût total est beaucoup plus élevé que pour le véhicule à essence.

Chapitre 7 : Impact sur le marché Belge

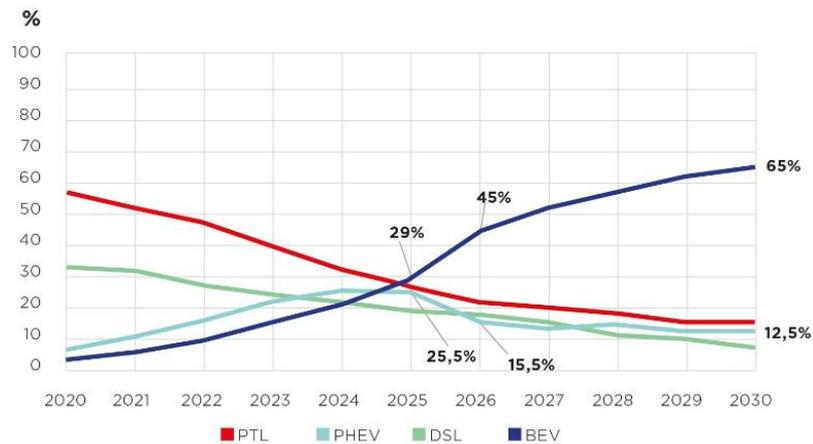
Suite à mes recherches et aux différents contacts avec le Moniteur Automobile, Traxio et la Febiac, l'impact le plus important qu'a cette réforme sur le marché belge est le verdissement des véhicules de société. En effet, le but de la fiscalité est de faire changer les comportements des personnes. Le gouvernement a pour objectif que tous les véhicules de société soient exempts d'émission de CO₂ pour 2026.

Concernant le verdissement des véhicules de société et d'après une étude (Cf. Annexe 11) menée par la Febiac, 23,5% des véhicules neufs immatriculés en 2021 étaient équipés d'une motorisation électrifiée. A l'issue du premier semestre, cette part s'élève désormais à 31,6%, soit une augmentation d'environ 8% sur 6 mois. Par contre, concernant les voitures à essence et au diesel, l'étude montre une chute des immatriculations de celles-ci (diminution de 2,4% pour les motorisations à essence et de 5,7% pour les motorisations diesel). Parmi les 120.864 véhicules neufs immatriculés par les professionnels durant le premier semestre 2022 (Cf. Annexe 12), 37% étaient des motorisations à essence, 22,7% au diesel et 40% des motorisations électrifiées.

Selon les chiffres fournis par la Febiac, le premier semestre 2022 s'est clôturé avec une diminution de 15,9% de véhicules neufs immatriculés par rapport au premier semestre 2021. Ces immatriculations ont été faites principalement par des professionnels avec un total de 61,8% de véhicules neufs immatriculés, contre 38,1% pour les particuliers. Comme on peut le constater, presque un tiers des nouvelles voitures sont immatriculées par des professionnels. Avec cette diminution des immatriculations, on peut donc constater que les employeurs remplacent ou trouvent déjà d'autres alternatives à la voiture de société (par exemple via le budget mobilité).

Selon une étude réalisée par FLEET(.be) concernant l'évolution des immatriculations de voitures neuves et des données de la Febiac, il devrait y avoir pour 2025, 29% de voitures entièrement électriques (BEV) soit 145.000 voitures et 25,5% de voitures hybrides rechargeables par une prise (PHEV) soit 127.500 unités. Concernant 2026, pour les voitures électriques, ce chiffre montera à 45% soit 225.000 voitures et, pour les voitures hybrides rechargeables, le pourcentage chuterait à 15,50%, soit 77.500 unités. Enfin pour 2030, le nombre de voitures neuves électriques immatriculées serait de 325.000 unités, soit 65%, et le pourcentage des voitures hybrides rechargeables continuerait de chuter légèrement pour arriver à 12,50% soit 62.500 unités. Cette chute des hybrides rechargeables s'explique par le fait que, d'ici 2030, seuls les véhicules entièrement électriques seront encore déductibles.

Graphique 1 : Nouveau marché tout carburant automobile – Zéro émission

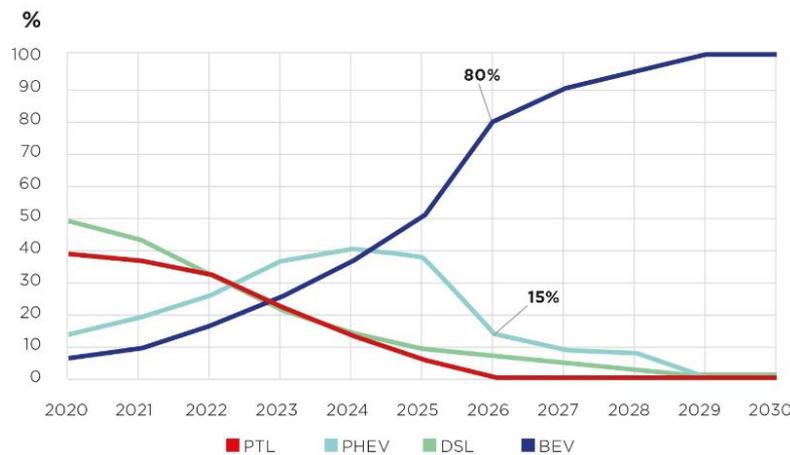


PTL : essence ; PHEV : hybrides rechargeables par une prise ; DSL : diesel ; BEV : électriques

Source : site de FLEET(.be)

D'après la même étude, en 2026, il y aurait encore 20% de voitures non électriques chez les professionnels (dont 15% d'hybrides rechargeables). On arriverait à un parc automobile professionnel 100% électrique d'ici 2030.

Graphique 2 : Nouveau marché tout carburant automobile des professionnels – Zéro émission

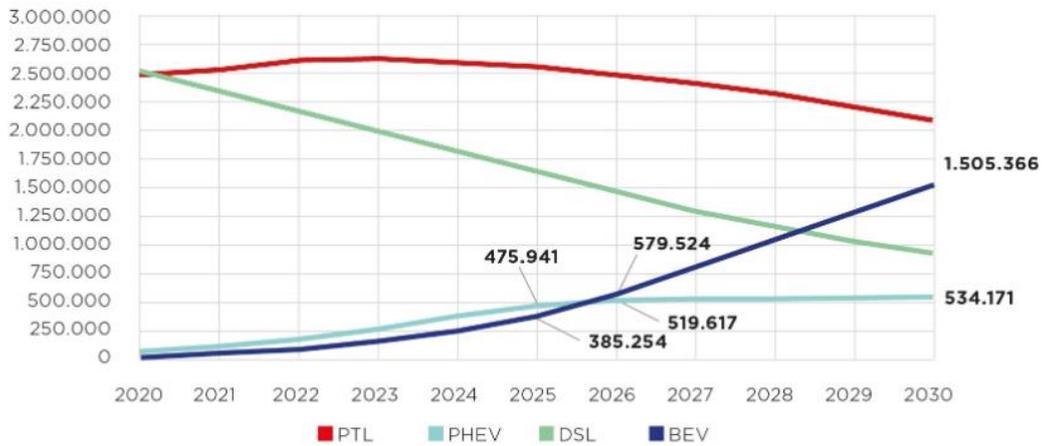


PTL : essence ; PHEV : hybrides rechargeables par une prise ; DSL : diesel ; BEV : électriques

Source : site de FLEET(.be)

Cette réforme permettra aussi de verdir l'ensemble du parc automobile belge (professionnels et particuliers). En effet, d'ici 2025, les voitures électriques actuelles se trouvant dans les flottes d'entreprises vont se retrouver sur le marché des voitures d'occasion. Sans cette réforme, il y aurait eu 750.000 voitures entièrement électriques d'ici 2030. Mais avec la réforme, le nombre double puisqu'il n'est prévu qu'en 2030, on arrive à environ 1,5 million de voitures entièrement électriques.

Graphique 3 : Evolution du parc automobile belge



PTL : essence ; PHEV : hybrides rechargeables par une prise ; DSL : diesel ; BEV : électriques

Source : site de FLEET(.be)

La réforme impactera aussi le nombre de bornes de recharge sur le territoire belge. En effet, début 2021, la Belgique ne comptait qu'environ 8.500 unités sur son territoire. A l'heure actuelle, elle en compte désormais 15.000 unités. Comparé au million et demi de voitures 100% électriques qui devraient débarquer sur le territoire d'ici 2030, ça risque de poser un problème. Notre pays manque de points de recharge et le gouvernement, avec cette réforme, veut encourager la population (particuliers et entreprises) à en installer.

Conclusion

Les chiffres recueillis suite au modèle analysé nous permettent de voir que pour le moment, seules les voitures neuves hybrides et électriques sont encore intéressantes fiscalement. Néanmoins dans le futur, seules les voitures 100% électriques seront encore déductibles pour la société.

En effet, les véhicules de société acquis avant le 1^{er} juillet 2023 conserveront leur statut fiscal. Pour les voitures de société à émission acquises entre 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, la déductibilité chutera progressivement jusqu'à atteindre une déductibilité de 0 en 2028 donc ces voitures coûteront plus cher. Si celles-ci sont acquises à partir du 1^{er} janvier 2026, elles seront directement non déductibles (0%). A partir de cette date, seules les voitures 100% électriques seraient encore intéressantes fiscalement.

La complexité de la fiscalité belge, l'étendue de l'offre des voitures électriques ainsi que l'évolution du prix de celles-ci (toujours à l'heure actuelle supérieur à celui des voitures à essence ou au diesel correspondantes) rendent compliquée à long terme une vue d'ensemble sur le coût total de possession (prix d'achat, coût de financement/leasing ainsi que les frais de carburant et d'assurance ou encore la cotisation de solidarité) et sur la déductibilité future de celles-ci.

Du côté des travailleurs, ceux qui, après le 1^{er} janvier 2023, conduiront encore un véhicule de société à émission seront aussi désavantagés fiscalement. En effet, l'avantage de toute nature continuera d'augmenter suite à l'électrification sans cesse grandissante du parc automobile.

Cette réforme impacte également le marché belge. En effet, elle va permettre de verdir le parc automobile belge du côté des voitures neuves mais aussi celui des voitures d'occasion. Néanmoins, cette réforme va provoquer une diminution du nombre d'immatriculations de véhicules neufs.

La fiscalité en Belgique ne cesse d'évoluer et on risque encore de beaucoup en entendre parler, notamment en ce qui concerne les changements que le gouvernement pourrait encore y apporter. La voiture zéro émission, ne finira-t-elle pas par être, elle aussi, dans le collimateur de nos politiques belges ?

Bibliographie

Banque Carrefour de la législation (17 mars 2019), *Loi concernant l'instauration d'un budget mobilité*,

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2019031705, consulté le 20 mai 2022

BDO (2016), *Déduction TVA voitures de société : trois méthodes de calcul*,

<https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2016/deduction-tva-voitures-de-societe-trois-methodes>, consulté le 30 avril 2022

BDO (2022), *Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2022*, <https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2022/avantage-de-toute-nature-voitures-de-societe-emission-de-referance-co2-pou>, consulté le 30 avril 2022

Business Database, *Aide en ligne pour votre voiture de société*,

https://businessdatabase.indicator.be/transport_voiture/aide_en_ligne_pour_votre_voiture_de_societe/WAACINAR_EU26060101/?source=rss, consulté le 21 juin 2022

Business Database, *Le montant de la cotisation CO₂*,

https://businessdatabase.indicator.be/actualite_voiture_de_societe/le_montant_de_la_cotisation_co2_en_2022/WAACIMAR_EU28020801/topArt?cookieChecked=1, consulté le 21 juin 2022

Coutureau F., & Evrard O. (2018), *Fiscalité et mobilité ISOC, IPP, TVA*, Anthemis

Coutureau F., & Evrard O. (2018), *Les virages de la réforme*, Anthémis

Crivellaro R. (2022), *La Belgique est-elle prête pour la voiture électrique ? La Flandre largement en tête pour les bornes de rechargement*, <https://www.rtf.be/article/la-belgique-est-elle-prete-pour-la-voiture-electrique-la-flandre-largement-en-tete-pour-les-bornes-de-rechargement-11021386>, consulté le 7 juillet 2022

D'leteren Automotive SA/NV (2022), *Récupération de la TVA*,

<https://www.fr.audi.be/be/web/fr/fleet/tax-reglements/recuperation-tva.html>, consulté le 20 juin 2022

Dykman I. (2020, 15 décembre), *Nouvelles règles pour l'avantage fiscal des voitures de société*, L'Echo,

<https://www.lecho.be/mon-argent/dossiers/votre-argent-en-2021/nouvelles-regles-pour-l-avantage-fiscal-des-voitures-de-societe/10270998.html>, consulté le 28 juin 2022

Febiac (2022), *Aperçu de la fiscalité automobile régionale et fédérale (voiture, moto, utilitaire léger et lourd) – Belgique*, <https://mobia.be/wp-content/uploads/2022/03/One-Pager-FR-Febiac-Tax-0122-1.pdf>, consulté le 25 juillet

Febiac, *Analyse du marché des véhicules au 1er semestre 2022*, 20 juillet 2022, <https://www.feb.be/presse/>, consulté le 27 juillet

FiscalTeam (2021), *Coup de frein pour les voitures de société non électriques d'ici 2026*,

<https://www.fiscalteam.be/blog/coup-de-frein-pour-les-voitures-de-societe-non-electriques-dici-2026/>, consulté le 16 mai 2022

FiscalTeam (2021), *La vérité sur la déductibilité d'un véhicule en 2021*, <https://www.fiscalteam.be/blog/la-verite-sur-la-deductibilite-dun-vehicule-au-1er-janvier-2020/>, consulté le 16 mai 2022

Flémal J-L. (2021, 16 juin), *Fiscalité des voitures de société : Le gouvernement propose une réforme radicale*, UCM Magazine, <https://www.ucmmagazine.be/actus/fiscalite-voitures-de-societe/>, consulté le 16 juin 2022

Ghysels A. (2020), *Véhicules de société – ONSS : la cotisation CO₂ au 1^{er} janvier 2021*, <https://www.partena-professional.be/fr/knowledge-center/infoflashes/vehicules-de-societe-onss-la-cotisation-co2-au-1er-janvier-2021>, consulté le 22 avril 2022

Hayez V. (2021), *Voitures de société et fiscalité : comment gérer la transition énergétique ?*, <https://www.touring.be/fr/articles/voitures-societe-fiscalite-comment-gerer-transition-energetique>, consulté le 19 juin 2022

ICHEC, N. Bisschop & G. Galea, *Impôt des sociétés approfondi*, Année académique 2021-2022

ITAA-Lex (2021), *ITAA-Lex de l'expert comptable et du conseil fiscal*, Wolters Kluwer

La Morté R. (2021), *Que prévoit la réforme fiscale des voitures de société ?*, <https://www.ln24.be/2021-05-18/que-prevoit-la-reforme-fiscale-des-voitures-de-societe>, consulté le 15 mai 2022

LeasePlan, *Traitement fiscal et social des voitures de société en 2021 – 2031*, <https://www.leaseplan.com/fr-be/fiscalite-automobile-2021-2031/>, consulté le 29 juin 2022

Livis G. (2021), *FLEET Research, partie 5 : Quel impact de la nouvelle fiscalité sur le marché à l'horizon 2030 ?*, <https://www.fleet.be/fleet-research-partie-5-quel-impact-de-la-nouvelle-fiscalite-sur-le-marche-a-lhorizon-2030/?lang=fr>, consulté le 23 juillet 2022

Livis G. (2021), *La « fiscalité 2026 » sur les voitures de société votée à la Chambre, voici tout ce qu'il y a à savoir !*, <https://www.fleet.be/la-fiscalite-2026-sur-les-voitures-de-societe-votee-a-la-chambre-voici-tout-ce-quil-y-a-a-savoir/?lang=fr>, consulté le 28 juin 2022

Livis G. (2021), *Tout sur la fiscalité des voitures de société en 2022*, <https://www.fleet.be/tout-sur-la-fiscalite-des-voitures-de-societe-en-2022/?lang=fr#:~:text=Tous%20les%20frais%20li%C3%A9s%20%C3%A0,d%C3%A9ductibles%20%C3%A0%20hauteur%20de%2071%25>, consulté le 13 juin 2022

Livis G. (2021), *Verdissement des voitures de société : voici l'avis du Conseil national du Travail, y compris pour le budget mobilité*, <https://www.fleet.be/verdissement-des-voitures-de-societe-voici-lavis-du-conseil-national-du-travail-y-compris-pour-le-budget-mobilite/?lang=fr>, consulté le 28 juin 2022

Livis G. (2021), *Voici les formules pour la cotisation CO₂ en 2022*, <https://www.fleet.be/voici-les-formules-pour-la-cotisation-co2-en-2022/?lang=fr>, consulté le 7 mai 2022

Livis G. (2021), *Voitures de société : tout savoir sur la fiscalité 2021*, <https://www.fleet.be/voitures-de-societe-fiscalite-2021/?lang=fr>, consulté le 11 juillet 2022

Livis G. (2021), *TVA et voitures de société : clémence pour la déduction en 2020*, <https://www.fleet.be/deduction-tva-voitures-de-societe-2020/?lang=fr>, consulté le 17 juin 2022

Lumiworld (2022), *Rouler à l'électricité : subsides, déductions et avantages fiscaux*, https://lumiworld.luminus.be/fr/investissements-malins/rouler-a-lelectricite-subsides-deductions-et-avantages-fiscaux/#:~:text=Taxe%20de%20circulation-,En%20R%C3%A9gion%20flamande%2C%20les%20propri%C3%A9taires%20d%27un%20v%C3%A9hicule%20100%20%25,83%2C95*%20%E2%82%AC, consulté le 30 mai 2022

Markowicz C. (2021, 26 août), *Le choix cornélien d'une voiture de société, une décision qui n'est plus aussi simple que par le passé*, La Libre – Eco, <https://www.lalibre.be/economie/decideurs-chroniqueurs/2021/08/26/le-choix-cornelien-dune-voiture-de-societe-une-decision-qui-nest-plus-aussi-simple-que-par-le-passe-50BH7C5325CMJN5RMEOSRVTCPO/>, consulté le 25 mai 2022

Mobia (2022), *La fiscalité de la mobilité*, https://mobia.be/wp-content/uploads/2022/03/Fiscalite%CC%81-de-la-mobilite%CC%81-20220210_update-20220321_fr-1.pdf, consulté le 18 juin 2022

Mobia (2021-2022), *Livre Blanc de la Mobilité*, https://mobia.be/wp-content/uploads/2021/09/Mobia_whitepaper_2020-21_FR.pdf, consulté le 18 juin 2022

Ridole M. (2021, 19 mai), *Que prévoit la réforme fiscale des voitures de société ?*, L'Echo, <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/federal/que-prevoit-la-reforme-fiscale-des-voitures-de-societe/10306555.html>, consulté le 15 mai 2022

Ridole M. (2021, 10 mai), *Voitures de société: préparez-vous à passer à l'électrique en 2026*, L'Echo, <https://www.lecho.be/monargent/analyse/impots/voitures-de-societe-preparez-vous-a-passer-a-l-electrique-en-2026/10304063>, consulté le 13 juin 2022

RTBF (2021), *Accord au sein du gouvernement : vers des voitures de société électriques en 2026*, <https://www.rtf.be/article/accord-au-sein-du-gouvernement-vers-des-voitures-de-societe-electriques-en-2026-10763925?id=10763925>, consulté le 16 mai 2022

Selleslagh D. (2022, 30 mai), *Comment la fiscalité rend la voiture de société électrique plus attrayante*, L'Echo, <https://www.lecho.be/monargent/analyse/travail/comment-la-fiscalite-rend-la-voiture-de-societe-electrique-plus-atrayante/10391828.html>, consulté le 23 juillet 2022

Service Public Fédéral FINANCES (mis à jour au MB le 07.03.2022), *Code des impôts sur les revenus 1992 ; CIR 92*

Service Public Fédéral FINANCES, *Faux hybrides*, <https://finances.belgium.be/fr/faq/faux-hybrides#q1>, consulté le 15 mai 2022

Service Public Fédéral FINANCES, *Voitures de société*, https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/voitures_de_societe, consulté le 9 mai 2022

Service Public Fédéral FINANCES (2021), *Circulaire 2021/C/115 relative au verdissement fiscal de la mobilité*, <https://blog.forumforthefuture.be/fr/article/circulaire-2021c115-relative-au-verdissement-fiscal-de-la-mobilite/13247>, consulté le 13 juin 2022

Service Public Fédéral FINANCES (2022), *Circulaire 2022/C/20 relative au verdissement fiscal de la mobilité – budget mobilité*, <https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/b65ed03b-5a96-4378-bd12-ad0b01ab2c9d>, consulté le 13 juin 2022

Service Public Fédéral FINANCES (2022), *Nouvelles règles de calcul et FAQ*, <https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/121-faq-voitures-de-societe-2021-20210224.pdf>, consulté le 3 juin 2022

Service Public Fédéral FINANCES (2022), *Budget mobilité*, <https://lebudgetmobilitte.be/fr>

Service Public Fédéral FINANCES (2022), *Leasing*, https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/autres_deplacements_professionnels/leasing, consulté le 15 mai 2022

Service Public Fédéral FINANCES (2022), *Voitures de société*, https://finances.belgium.be/fr/particuliers/declaration_impot/taux-revenus-imposables/revenus-imposables/avantages-toute-nature/voitures-societe#q2, consulté le 23 mai 2022

TRAXIO (2021), *Voitures zéro émission en 2026 ?*, <https://www.traxio.be/media/phnd2efx/1-soc-voitures-z%C3%A9ro-%C3%A9mission-en-2026.pdf>, consulté le 19 juin 2022

UCM indépendants & unis, *La fiscalité automobile*, intervention de A. Pirmez & B. Dor, 21 juin 2021

UCM indépendants & unis, *La fiscalité automobile*, intervention de S. Thiry, 25 mars 2022

UCM indépendants & unis, *La fiscalité automobile*, intervention de C. Joly, mars 2022

UCM (2022), *Voiture de société en 2022 : que devez-vous savoir ?*, [https://www.ucm.be/actualites/voiture-de-societe-en-2022-que-devez-vous-savoir#:~:text=Il%20s%27agit%20d%27une,%27un%20coefficient%20d%27indexation.&text=Le%20montant%20mensuel%20de%20la,17%20%E2%82%AC%20\(montant%202022\)](https://www.ucm.be/actualites/voiture-de-societe-en-2022-que-devez-vous-savoir#:~:text=Il%20s%27agit%20d%27une,%27un%20coefficient%20d%27indexation.&text=Le%20montant%20mensuel%20de%20la,17%20%E2%82%AC%20(montant%202022)), consulté le 10 mai 2022

UNIZO (2021), *UNIZO staat achter vergroeningsbeleid bedrijfswagenpark, "maar laadpalen moeten nu als paddestoelen verrijzen"*, <https://www.unizo.be/nieuws-pers/unizo-staat-achter-vergroeningsbeleid-bedrijfswagenpark-maar-laadpalen-moeten-nu-als>, consulté le 27 avril 2022

Volkswagen D'leteren SA/NV (2022), *Fiscalité*, <https://www.vdfin.be/fr/entreprise/deductibilite-fiscale-voiture-de-societe/r%C3%A9cup%C3%A9ration-tva>, consulté le 7 mai 2022

Wallonie fiscalité SPW (2021-2022), *Montants de la taxe de circulation*, https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-05/baremes_taxe_de_circulation.pdf, consulté le 12 juillet 2022

Wallonie fiscalité SPW, *Montants de la taxe de mise en circulation*, https://finances.wallonie.be/files/bar%3a8mes%20taxes%20v%3a9hicules/baremes_taxe_de_mise_en_circulation.pdf, consulté le 12 juillet 2022

Wellemans N. (2020), *Allocation de mobilité : indexation 2020*, [https://www.groups.be/fr/actualites/articles-juridiques/Allocation-de-mobilit%C3%A9--indexation-2020#:~:text=1.1.-,Montant%20de%20l%27allocation%20de%20mobilit%C3%A9,employeur%20\(totalement%20ou%20partiellement\)](https://www.groups.be/fr/actualites/articles-juridiques/Allocation-de-mobilit%C3%A9--indexation-2020#:~:text=1.1.-,Montant%20de%20l%27allocation%20de%20mobilit%C3%A9,employeur%20(totalement%20ou%20partiellement)), consulté le 22 avril 2022

Wellemans N. (2021), *Verdissement des voitures de société : le compte à rebours a commencé !*, <https://www.groups.be/fr/actualites/articles-juridiques/verdissement-des-voitures-de-societe-le-compte-rebours-commence>, consulté le 19 juin 2022

Willemaers J-P (2021), *Voitures électriques en Belgique: où sont les bornes permettant une recharge rapide ?*, <https://trends.levif.be/economie/politique-economique/voitures-electriques-en-belgique-ou-sont-les-bornes-permettant-une-recharge-rapide/article-opinion-1491277.html#:~:text=Force%20est%20de%20constater%20que,proportionnellement%20ne ttement%20plus%20longue%20pour>, consulté le 15 mai 2022

Willems M. (2020), *Le fisc établit de nouvelles règles pour la fiscalité NEDC-WLTP à partir de 2021*, <https://www.link2fleet.be/fr/le-fisc-etablit-de-nouvelles-regles-pour-la-fiscalite-nedc-wltp-apres-2020/>, consulté le 30 mai 2022

Willems M.(2021), *Réforme de la fiscalité des véhicules de société 2021 – 2031 : Découvrez les réponses aux 5 questions les plus fréquemment posées par les gestionnaires de flotte*, <https://www.link2fleet.be/fr/reforme-de-la-fiscalite-des-vehicules-de-societe-2021-2031-decouvrez-les-reponses-aux-5-questions-les-plus-frequemment-posees-par-les-gestionnaires-de-flotte/>, consulté le 28 juin 2022

Annexes

Annexe 1 : Evolution de la déductibilité d'un véhicule de société à émission non nulle

Income year	Tax deduction	Income year								
		Petrol, diesel, hybrid	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
2021	50 - 100%	2021	50-100%	50-100%	50-100%	50-100%	50-100%			
2022	50 - 100%	2022		50-100%	50-100%	50-100%	50-100%	50-100%		
2023	50 - 100%	2023			50-100%	50-100%	0-75%	0-50%	0-25%	
2024	50 - 100%	2024				50-100%	0-75%	0-50%	0-25%	0%
2025	0 - 75%	2025					0-75%	0-50%	0-25%	0%
2026	0 - 50%	2026						0%	0%	0%
2027	0 - 25%									
2028	0%									

(*) 40% POUR LES VOITURES ÉMETTANT AU MOINS 200 G DE CO₂/KM

Source : Leaseplan.be

Annexe 2 : Evolution de la déductibilité d'un véhicule de société à émission nulle

DÉDUCTIBILITÉ	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
ZE COMMANDÉE AVANT 2027	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ZE COMMANDÉE EN 2027	-	-	-	-	-	-	95%	95%	95%	95%	95%
ZE COMMANDÉE EN 2028	-	-	-	-	-	-	-	90%	90%	90%	90%
ZE COMMANDÉE EN 2029	-	-	-	-	-	-	-	-	82,5%	82,5%	82,5%
ZE COMMANDÉE EN 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75%	75%
ZE COMMANDÉE À PARTIR DU 1/1/2031	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,5%

Source : Fleet.be

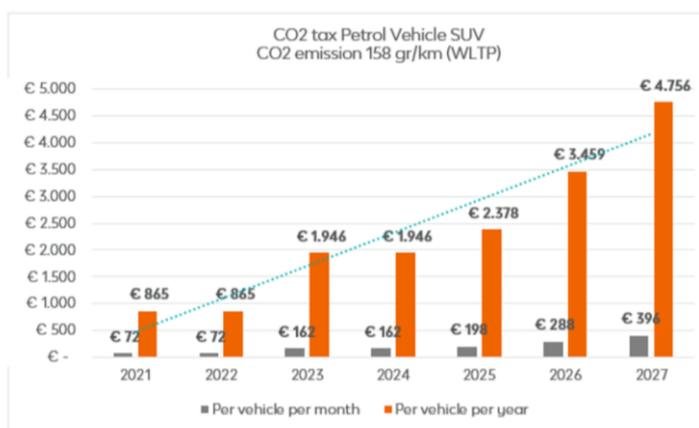
Annexe 3 : Evolution de la cotisation CO₂ d'un véhicule de société à émission non nulle

COTISATION CO ₂ (*)	2021	2022	JUSQU'AU 1/7/2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
COTISATION X FACTEUR	-	-	x2,25	x2,25	x2,75	x4,00	x5,50	x5,50	x5,50	x5,50	x5,50
COTISATION MINIMALE (**)	-	-	20,83€ x 2,25	20,83€ x 2,25	23,41€ x 2,75	25,99€ x 4,00	28,57€ x 5,50	31,15€ x 5,50	31,15€ x 5,50	31,15€ x 5,50	31,15€ x 5,50

(*) 40% POUR LES VOITURES ÉMETTANT AU MOINS 200 G DE CO₂/KM
 (**) MONTANT MENSUEL NON INDEXÉ

Source : Fleet.be

CO ₂ taxation	Factor
2021	-
2022	-
2023	* 2,25
2024	* 2,25
2025	* 2,75
2026	* 4,00
2027	* 5,50



Source : Leaseplan.be

Annexe 4 : Evolution de la cotisation CO₂ d'un véhicule de société à émission nulle

COTISATION CO ₂ (*)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
ZE COMMANDÉE AVANT LE 1/7/2023	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€	20,83€
ZE COMMANDÉE À PARTIR DU 1/7/2023	-	-	20,83€	20,83€	23,41€	25,99€	28,57€	31,15€	31,15€	31,15€	31,15€

(*) MONTANT MENSUEL NON INDEXÉ

Source : Fleet.be

Annexe 5 : Fiche technique de la BMW X3 xDrive 20i (Essence)

X3 xDrive20i

VERSION DE BASE

51650 € ⓘ

Moteur.

DONNÉES DU MOTEUR

PUISSANCE DU MOTEUR
135 kW (184 PS) / 5000-6500/min*

TYPE DE CARBURANT
Essence

TAUX DE COMPRESSION
11

CYLINDRÉE
1998 cm³

COUPLE DU MOTEUR
300 Nm (1350-4000/min)

COURSE/ALÉSAGE
94,6 mm / 82 mm

BOÎTE DE VITESSES
Boîte de vitesses automatique Steptronic

TYPE DE TRANSMISSION
Quatre roues motrices

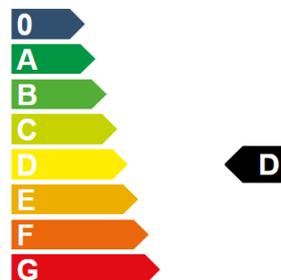
CYLINDRES/SOUPAPES
4 / 4

*Mild-Hybrid-Technologie [8 kW (11 ch)]

CONSOMMATION (WLTP)

CONSOMMATION (COMBINÉE) (WLTP)
7,6 l / 100 km² ⓘ

ÉMISSIONS DE CO₂ (COMBINÉES) (WLTP)
D 172 g/km² ⓘ



PERFORMANCE / POIDS

VITESSE DE POINTE
215 km/h

POIDS À VIDE UE
1875 kg

CHARGE AUTORISÉE SUR L'ESSIEU AVANT/ARRIÈRE
1140 kg / 1390 kg

ACCÉLÉRATION (0 À 100 KM/H)
8,4 s

CHARGE AUTORISÉE
2410 kg

CHARGE TRACTABLE (NON FREINÉE)
750 kg

CAPACITÉ DU RÉSERVOIR
65 liter

CHARGE UTILE
610 kg

Prix standard

42 685,95 €

Options sélectionnées

0,00 €

TVA (21 %)

8 964,05 €

Prix total

51 650,00 €

Source : BMW.be

Annexe 6 : Fiche technique de la BMW X3 xDrive 30e (Hybride)

X3 xDrive30e

VERSION DE BASE

63 400 € ①

Moteur.

DONNÉES DU MOTEUR

PERFORMANCE DU SYSTÈME
215 kW (292 PS) / 5000-6500/min*

TYPE DE CARBURANT
Électrique et Essence

TAUX DE COMPRESSION
11

CYLINDRÉE
1998 cm³

COUPLE DU MOTEUR
300 Nm (1350-4000/min)

COURSE/ALÉSAGE
94,6 mm / 82 mm

BOÎTE DE VITESSES
Boîte de vitesses automatique Steptronic

CYLINDRES/SOUPAPES
4 / 4

*135 kW (184 PS) combustion engine drive + up to 80 kW (109 PS) electric drive

CONSOMMATION (WLTP)

CONSOMMATION ÉLECTRIQUE (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
18,9 kWh/100 km² ①

AUTONOMIE ÉLECTRIQUE (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
50 km² ①

CONSOMMATION (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
2,1 / 100 km² ①

ÉMISSIONS DE CO₂ (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
A 45 g/km² ①



PERFORMANCE / POIDS

VITESSE DE POINTE
210 km/h

POIDS À VIDE UE
2065 kg

CHARGE AUTORISÉE SUR L'ESSIEU AVANT/ARRIÈRE
1200 kg / 1515 kg

ACCÉLÉRATION (0 À 100 KM/H)
6,1 s

CHARGE AUTORISÉE
2600 kg

CHARGE TRACTABLE (NON FREINÉE)
750 kg

CAPACITÉ DU RÉSERVOIR
50 liter

CHARGE UTILE
610 kg

Prix standard	52 396,69 €
Options sélectionnées	0,00 €
TVA (21 %)	11 003,30 €
Prix total	63 400,00 €

Source : BMW.be

Annexe 7 : Fiche technique de la BMW iX3 (Electrique)

iX3

MODÈLE INSPIRING

71830 € ⓘ

Moteur.

DONNÉES DU MOTEUR

PUISSANCE DU MOTEUR
210 kW (286 PS) / 6000/min

TYPE DE CARBURANT
Propulsion électrique

BOÎTE DE VITESSES
Automatique

CONSOMMATION (WLTP)

CONSOMMATION ÉLECTRIQUE (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
18,5 kWh/100 km^[1] ⓘ

AUTONOMIE ÉLECTRIQUE (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
461 km^[1] ⓘ

ÉMISSIONS DE CO₂ (CYCLE COMBINÉ) (WLTP)
0 g/km^[1] ⓘ



PERFORMANCE / POIDS

VITESSE DE POINTE
180 km/h

POIDS À VIDE UE
2255 kg

CHARGE AUTORISÉE SUR L'ESSIEU AVANT/ARRIÈRE
1220 kg / 1650 kg

ACCÉLÉRATION (0 À 100 KM/H)
6,8 s

CHARGE AUTORISÉE
2725 kg

CHARGE TRACTABLE (NON FREINÉE)
750 kg

CHARGE UTILE
545 kg

DIMENSIONS

LONGUEUR / LARGEUR / HAUTEUR
4734 mm / 1891 mm / 1668 mm

LARGEUR AVEC LES RÉTROVISEURS (CONDUCTEUR/PASSAGER)
2138 mm (1080 mm / 1058 mm)

NOMBRE DE SIÈGES
5

EMPATTEMENT (RAYON DE BRAQUAGE)
2864 mm (12,1 m)

CAPACITÉ DU COFFRE À BAGAGES
510 liter - 1560 liter

Prix standard	58 677,69 €
Options sélectionnées	0,00 €
TVA (21 %)	12 322,31 €
Prix total	71 000,00 €
Prix standard	58 677,69 €
Options sélectionnées	0,00 €
TVA (21 %)	12 322,31 €
Prix total	71 000,00 €

Source : BMW.be

Annexe 8 : Montants de la taxe de mise en circulation

	Montants de la taxe de mise en circulation – Voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclette (en €)
---	---

KW	CV	Neuf	1an	2ans	3ans	4ans	5ans	6ans	7ans	8ans	9ans	10 ans	11ans	12ans	13ans	14ans	15ans et plus
>70	8	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
71-85	9/10	123,00	110,70	98,40	86,10	73,80	67,65	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
86-100	11	495,00	445,50	396,00	346,50	297,00	272,25	247,50	222,75	198,00	173,25	148,50	123,75	99,00	74,25	61,50	61,50
101-110	12/14	867,00	780,30	693,60	606,90	520,20	476,85	433,50	390,15	346,80	303,45	260,10	216,75	173,40	130,05	86,70	61,50
111-120	15	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40	681,45	619,50	557,55	495,60	433,65	371,70	309,75	247,80	185,85	123,90	61,50
121-155	16/17	2.478,00	2.230,20	1.982,40	1.734,60	1.486,80	1.362,90	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40	619,50	495,60	371,70	247,80	61,50
>155	>17	4.957,00	4.461,30	3.965,60	3.469,90	2.974,20	2.726,35	2.478,50	2.230,65	1.982,80	1.734,95	1.487,10	1.239,25	991,40	743,55	495,70	61,50

Pour les **motocyclettes**, le montant de la taxe de mise en circulation se calcule par rapport au KW

Pour les **véhicules 100 % électriques**, à partir de l'exercice 2018, la taxe de mise en circulation est fixée à 61,50 €.

Note : Lorsque la puissance du moteur correspond à des montants différents selon qu'elle est exprimée en chevaux fiscaux ou en kilowatts, c'est le montant le plus élevé qui doit être pris en considération.

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

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

Pour les véhicules alimentés au **gaz naturel comprimé (CNG)**, même partiellement, l'éco-malus est égal à 0 €.

Note : les familles nombreuses bénéficient d'un abattement d'une catégorie avec 3 enfants à charge de moins de 25 ans et de 2 catégories pour 4 enfants à charge ou plus (pour les véhicules émettant moins de 226 gr de CO₂).

Les propriétaires de véhicules fonctionnant au LPG peuvent également bénéficier de l'abattement d'une catégorie.

Pour les véhicules ancêtres « old-timer » (immatriculés depuis plus de 30 ans) et arborant une plaque d'immatriculation particulière 1 – Oxx-xxx, l'éco-malus est ramené à « 0 ». Il en va de même pour les véhicules de société, ayant des activités de leasing.

Source : wallonie.be

Annexe 9 : Montants de la taxe de circulation

	Montants de la taxe de circulation (en € - décimes additionnels inclus)
---	--

Voitures, voitures mixtes et minibus		
Cylindrée (en cc)	Puissance fiscale (CV)	Taxe de circulation en €
<750	4 et moins	85,27 €
751 – 950	5	106,66 €
951 – 1.150	6	154,04 €
1.151 – 1.350	7	201,30 €
1.351 – 1.550	8	248,95 €
1.551 – 1.750	9	296,60 €
1.751 – 1.950	10	343,73 €
1.951 – 2.150	11	446,03 €
2.151 – 2.350	12	548,33 €
2.351 – 2.550	13	650,36 €
2.551 – 2.750	14	752,66 €
2.751 – 3.050	15	854,96 €
3.051 – 3.250	16	1 119,89 €
3.251 – 3.450	17	1 384,94 €
3.451 – 3.650	18	1 650,00 €
3.651 – 3.950	19	1 914,53 €
3.951 – 4.150	20	2 179,58 €
Plus de 20 CV		2 179,58 € + 118,80 € par cheval vapeur

Taxe de circulation complémentaire (LPG) en € (non indexable et non soumise à décime additionnel)	
≤ 7CV	89,16*
8 CV – 13CV	148,68*
≥ 14CV	208,20*

*Montant à ajouter à la taxe de circulation reprise dans le tableau ci-contre

Source : wallonie.be

Annexe 10 : Montant de l'assurance de la BMW X3

En bref	
	
Voiture	BMW X3 - 2022
RC	€ 476,47
Full omnium	€ 1.161,00
Assistance juridique	€ 29,00
Prime annuelle € 1.666,47	

Source : ethias.be

Annexe 10 : Etude réalisée par la Febiac

Immatriculations par motorisation			
	2022 6 mois	2021 complet	Evo. 22 Vs 21
Essence	49,6%	52%	-2,4%
Diesel	18%	23,7%	-5,7%
PHEV	15,4%	12,5%	+2,9%
HEV	7,4%	5,1%	+2,3%
BEV	8,8%	5,9%	+2,9%
LPG	0,7%	0,5%	+0,2%
CNG	0,1%	0,3%	-0,2%
Plug-ins	24,2%	18,4%	+5,8%
Electrifiées	31,6%	23,5%	+8,1%

Source: FEBIAC

Source : Febiac

Annexe 11 : Etude réalisée par la Febiac

Mix énergétique par propriétaire		
	Particuliers	Professionnels
Essence	70,1%	37%
Diesel	10,3%	22,7%
PHEV	3,7%	22,6%
HEV	11%	5,2%
BEV	3,3%	12,2%
LPG	1,6%	0,1%
CNG	0,1%	0,2%
	100%	100%
Plug-ins	7%	34,8%
Electrifiées	18%	40%

Source: FEBIAC

Source : Febiac