

## **“La nouvelle fiscalité sur les voitures de société augmente la charge de travail des comptables”**

### **Wolters Kluwer a développé un nouveau logiciel renseignant le modèle de voiture le plus avantageux fiscalement**

Les bureaux comptables belges l'auront constaté : le 98<sup>e</sup> Salon de l'Auto vient de fermer ses portes. La nouvelle fiscalité sur les voitures de société et les incertitudes quant aux décisions que prendra le futur gouvernement fédéral en matière de carburants fossiles soulèvent de nombreuses questions parmi les indépendants et les entreprises qui se demandent quelle motorisation est et sera la plus avantageuse fiscalement pour eux. “En raison des nouvelles dispositions, il est possible d'appliquer une centaine de pourcentages de déductibilité différents pour un parc automobile comptant une centaine de voitures”, explique Geert Dilles, conseiller fiscal chez AccountingTeam. “Cette complexité va augmenter sensiblement la charge de travail des comptables et rendra, notamment, plus complexe le choix de la voiture en se fondant sur son coût total.” Pour aider les comptables et leurs clients à faire le bon choix plus rapidement, Wolters Kluwer lance un comparateur qui calcule immédiatement les répercussions fiscales d'un modèle de voiture sur la trésorerie de l'entreprise et les ressources financières personnelles.

Essence ou diesel ? Pendant longtemps, seuls ces deux choix étaient possibles pour de nombreuses voitures de société. Avec l'introduction des nouvelles règles fiscales sur les voitures de société au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la disparition de certains avantages fiscaux, l'augmentation et l'amélioration de l'autonomie des modèles hybrides plug-in et des voitures électriques, le paysage a complètement changé. “Les choix s'avèrent de plus en plus stressants”, souligne Geert Dilles, conseiller fiscal chez AccountingTeam à Kontich. “Nos clients nous contactent tous les jours pour être aidés et conseillés en matière fiscale et faire leur choix parmi les modèles NEDC 2.0, WLTP et autres vrais et faux hybrides plug-in. Et ces contacts se sont intensifiés avec le changement de la fiscalité et le Salon de l'Auto.”

#### **NEDC 2.0 et 2020**

Mais qui doit suivre quelles règles et à partir de quand ? « Jusqu'au 31 décembre 2020, la déduction fiscale des voitures nouvellement acquises sera calculée en fonction de leurs valeurs d'émission de CO2 selon NEDC 2.0, ce qui correspond en fait à convertir le nouveau test WLTP en l'ancien test NEDC », explique Koen Janssens, expert fiscal chez Wolters Kluwer. « Pour calculer cette valeur, il faut utiliser dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020 une formule où la valeur CO2 des moteurs diesel, essence, LPG et CNG est multipliée par un coefficient ( $120\% - (0,5 \times \text{coefficient carburant} \times \text{CO2/km})$ ) pour connaître le pourcentage de déductibilité d'une voiture de société. Pour les moteurs diesel, ce coefficient est fixé à 1 tandis que pour les véhicules roulant à l'essence, au LPG et au CNG, il est fixé à 0,95, avec toutefois une exception pour les moteurs CNG qui ne dépassent pas 12 chevaux fiscaux. Ces derniers bénéficient effectivement d'un coefficient plus favorable, à savoir 0,9. »

#### **Les “faux” et les vrais modèles plug-ins hybrides**

Et qu'en est-il des véhicules électriques et plug-ins hybrides ? “Les véhicules électriques ne sont désormais plus déductibles à 120 %, mais à 100 %”, précise Koen Janssens. “Les modèles plug-ins hybrides qui satisfont à deux conditions, à savoir des émissions inférieures à 50 grammes de CO2 et un ratio énergétique d'au moins 0,5 kW par 100 kilos, indépendamment du fait que leur deuxième moteur soit un moteur essence ou diesel, seront imposés sur la base de la même formule que celle introduite au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Concrètement, cela signifie que la plupart du temps, ces modèles plug-ins hybrides seront déductibles à 95-96 %, voire 100 %.” Les modèles hybrides qui ne satisfont

pas à ces deux conditions et qui ont été achetés ou loués dans le cadre d'un leasing après le 31 décembre 2017 pourront continuer à être imposés de deux manières. "Pour ces 'faux hybrides plug-in', il faudra utiliser la valeur d'émission de CO2 du modèle correspondant avec une motorisation fossile. Si aucune version correspondante n'existe, il faudra multiplier la valeur d'émission CO2 du véhicule par 2,5."

### **Un séisme en deux temps**

Le paysage sera à nouveau secoué début de l'année prochaine. "L'on peut parler d'un séisme en deux temps étant donné que l'introduction de l'application de la nouvelle formule de calcul n'aura pas lieu en même temps que l'introduction de l'utilisation des nouvelles valeurs d'émission CO2, à savoir les valeurs WLTP", observe Koen Janssens. Jusqu'au 31/12/2020, les valeurs d'émission de CO2 prévaudront fiscalement selon les valeurs NEDC 2.0 actuelles. Mais à partir du 1er janvier 2021, il faudra utiliser dans la formule de déduction fiscale la valeur WLTP d'émission de CO2, souvent plus élevée, pour toutes les voitures qui seront homologuées selon la norme WLTP, ce qui entraînera une augmentation de la taxe. "Il est donc possible qu'un certain type de moteur plug-in hybride immatriculé en 2020 soit déductible à 98 % pour la première année, mais soit déductible à un taux (bien) inférieur à partir de 2021", souligne Koen Janssens. "Il en va de même pour les nouveaux véhicules roulant au diesel et à l'essence qui seront moins attrayants fiscalement en 2021 en raison des normes WLTP."

### **Les taxes consécutives à l'achat**

Par ailleurs, c'est le nouveau taux de déductibilité fiscale qui prévaudra désormais au moment de l'immatriculation pour tous les frais d'utilisation du véhicule. "Les frais de carburant, d'électricité, d'entretien ainsi que les tickets de parking ne seront, par exemple, plus déductibles qu'à 65 % pour une nouvelle voiture diesel émettant 110 grammes de CO2", précise Koen Janssens. "Alors qu'auparavant, un taux forfaitaire de 75 % était applicable pour ce type de véhicule. Concrètement, cela signifie que le moindre petit changement, comme de plus grandes jantes qui font augmenter les émissions de CO2, aura des répercussions sur l'ensemble de la fiscalité sur une voiture de société. Pour des collègues ayant des véhicules quasiment similaires, il se pourra donc que les taux de déductibilité soient complètement différents." Geert Dilles, conseiller fiscal, confirme cette analyse. "Pour un parc automobile d'une centaine de véhicules, il est possible, en raison de la nouvelle réglementation, qu'il faille appliquer une centaine de taux différents. La charge de travail des comptables, tant internes qu'externes, pour se conformer à la nouvelle fiscalité sur les voitures de société, devrait augmenter de 50 %, selon les estimations. Nous espérons que le futur gouvernement verra à quel point cette réglementation est complexe et demande du temps, notamment en ce qui concerne la fiscalité qui suit l'immatriculation du véhicule, et qu'il l'ajustera au moyen de forfaits ou de moyennes par parc automobile."

Pour aider les comptables à conseiller leurs clients indépendants et les entreprises, Wolters Kluwer a développé un outil qui permet de comparer différents types de véhicules et d'estimer immédiatement les répercussions d'un certain choix de véhicule et de motorisation sur la trésorerie de l'entreprise, mais également sur les finances personnelles par le biais de l'avantage de toute nature. À la demande de Wolters Kluwer et en collaboration avec la société de leasing Arval, le conseiller fiscal Geert Dilles et l'expert fiscal Koen Janssens ont analysé sept fois deux véhicules au moyen du comparateur. Vous trouverez en annexe leurs résultats et leurs conseils quant au choix de véhicule.

Interlocuteurs :

Ellyne Temmerman (pour toutes questions relatives au nouvel outil fiscal) :

[ellyne.temmerman@wolterskluwer.com](mailto:ellyne.temmerman@wolterskluwer.com) ou 0497/81.65.33

Koen Janssens (expert fiscal chez Wolters Kluwer) : [koen.janssens@wolterskluwer.com](mailto:koen.janssens@wolterskluwer.com) ou 0495/20.07.67

Geert Dilles (conseiller fiscal et associé chez AccountingTeam) : [geert.dilles@accountingteam.be](mailto:geert.dilles@accountingteam.be) ou 0475/32.65.66

Ken Standaert (Consultant RP Bepublic) : [ken@bepublic.be](mailto:ken@bepublic.be) ou 0497/12.51.49

Catherine Haquenne (Consultant RP Bepublic) : [catherine@bepublic.be](mailto:catherine@bepublic.be) ou 0497/75.63.56

## **Conclusion de sept analyses comparatives de deux véhicules : “Un véhicule hybride de classe moyenne coûte autant que son homologue carburant, mais sa valeur résiduelle est plus élevée”**

**Avec la collaboration de la société de leasing Arval, Geert Dilles de la société Accounting Team et l’expert fiscal Koen Janssens de Wolters Kluwer ont comparé plusieurs voitures de leasing ainsi que plusieurs modèles qu’une entreprise pourrait acquérir. Et de conclure : “Envisagez les options électriques et effectuez une comparaison réaliste si vous devez acheter un nouveau véhicule au cours des trois prochains mois. Cela peut vraiment s’avérer payant de dresser votre profil de conduite en mettant tous les éléments dans la balance, sans vous limiter au seul prix d’achat. Combien de kilomètres roulez-vous par an ? Combien de déplacements effectuez-vous par jour ? S’agit-il de courts ou de longs déplacements ? Et pouvez-vous facilement recharger votre véhicule ? Autant de questions importantes à se poser désormais.”**

Lors de l’analyse, nous avons comparé dans le cadre d’un contrat de leasing une voiture diesel assez populaire, la BMW X1, avec son homologue hybride et, dans le cadre d’une acquisition, une Volvo XC40 essence avec son homologue semi-électrique. “Dans les deux cas, les modèles hybrides coûtent 10 à 12 000 euros plus chers pour les modèles de base, mais lorsque l’on applique les nouvelles règles fiscales, on arrive à un prix coûtant similaire”, déclare Geert Dilles. Son collègue fiscaliste, Koen Janssens, attire toutefois l’attention sur le fait qu’un profil de conduite mal défini et des possibilités de recharge mal estimées peuvent induire en erreur et déboucher sur un mauvais choix. “En cas d’acquisition, si l’on n’utilise pas la batterie de manière optimale, l’on risque d’avoir des frais de carburant plus élevés”, insiste Koen Janssens. “La batterie alourdit significativement la version hybride, et si l’on n’utilise pas le moteur électrique pour rouler, les répercussions financières peuvent être importantes. En cas de leasing avec une carte de carburant et de recharge, le risque est beaucoup moins grand. Mais si votre employeur ne vous l’octroie pas, il est possible que la balance fiscale penche à nouveau du côté de la motorisation diesel.” Par ailleurs, la valeur résiduelle du véhicule joue également un rôle indéniable en cas d’achat. “Selon les prévisions, un modèle hybride aura une valeur résiduelle plus importante après quatre ou cinq ans qu’un modèle de motorisation purement fossile”, explique Geert Dilles. “Cela peut aussi être un facteur déterminant pour une entreprise lorsqu’elle effectue la comparaison de différents modèles.”

Les véhicules électriques l’emportent dans le segment supérieur des véhicules de classe moyenne, comme le montre la comparaison d’une Audi E-tron 50 et d’une Audi Q5 50 TFSIe. “En raison de leur déductibilité fiscale, elles sont aussi chères que des hybrides, mais ici, en cas d’achat, la valeur résiduelle joue un rôle important”, souligne Geert Dilles. “En outre, il n’est pas exclu qu’un nouveau gouvernement adapte à nouveau la réglementation fiscale et que ces nouvelles modifications touchent à nouveau les véhicules hybrides, si aucune période de transition n’est prévue.” Koen Janssens, de son côté, est plus optimiste. “Je n’ai pas de boule de cristal, mais je ne pense pas que le futur gouvernement fédéral effectuera de nouveaux changements importants”, dit-il. Au niveau de la Région flamande, le ministre compétent Matthias Diependaele (N-VA) a annoncé [récemment](#) que tous ceux qui immatriculeraient actuellement un véhicule seraient soumis à la réglementation actuelle en matière de taxe d’immatriculation et de taxe de circulation annuelle.

En ce qui concerne les carburants fossiles, la différence de prix par rapport à un véhicule électrique est souvent trop grande que pour pouvoir être balayée fiscalement. Le véhicule classique l’emporte souvent sur le véhicule électrique, bien qu’il y ait certaines exceptions. “La Tesla 3 est plus chère que la nouvelle BMW 318D, mais, à long terme, c’est l’une des comparaisons où la voiture électrique l’emporte pour certains profils de conduite sur la motorisation fossile, en raison des modifications fiscales” reconnaît Geert Dilles “à condition évidemment d’avoir accès facilement à une borne de

recharge, et, dans notre pays, c'est là souvent que le bât blesse." Le nombre de chauffeurs qui pourront réellement en profiter est dès lors assez faible, selon Koen Janssens. "Pour ceux qui optent pour le leasing, la comparaison sera souvent en faveur de la BMW 318D, car cette marque offre régulièrement des réductions, contrairement à Tesla pour l'instant", conclut Koen Janssens.