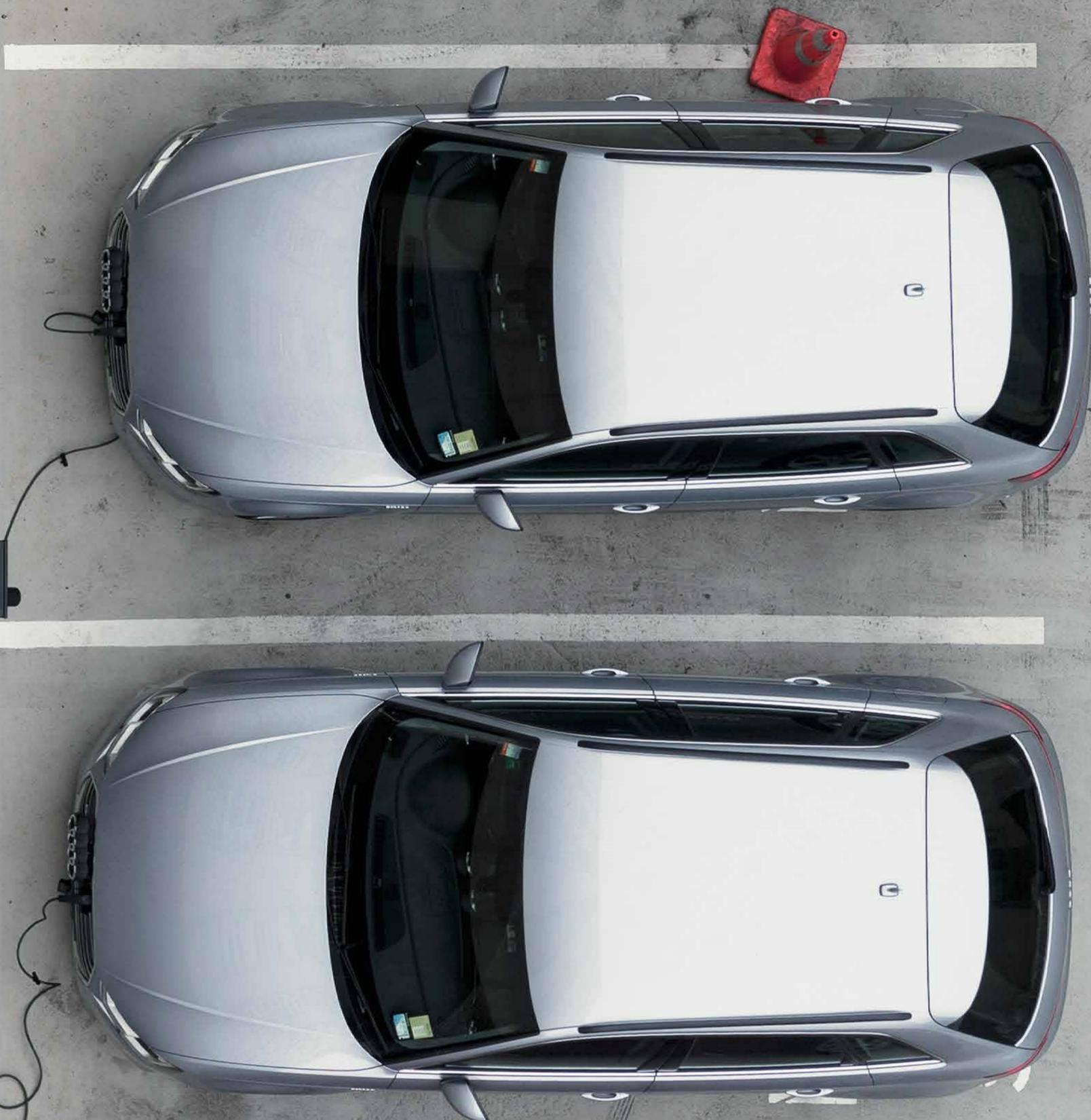


Hybrides rechargeables

Comment en tirer le meilleur parti.





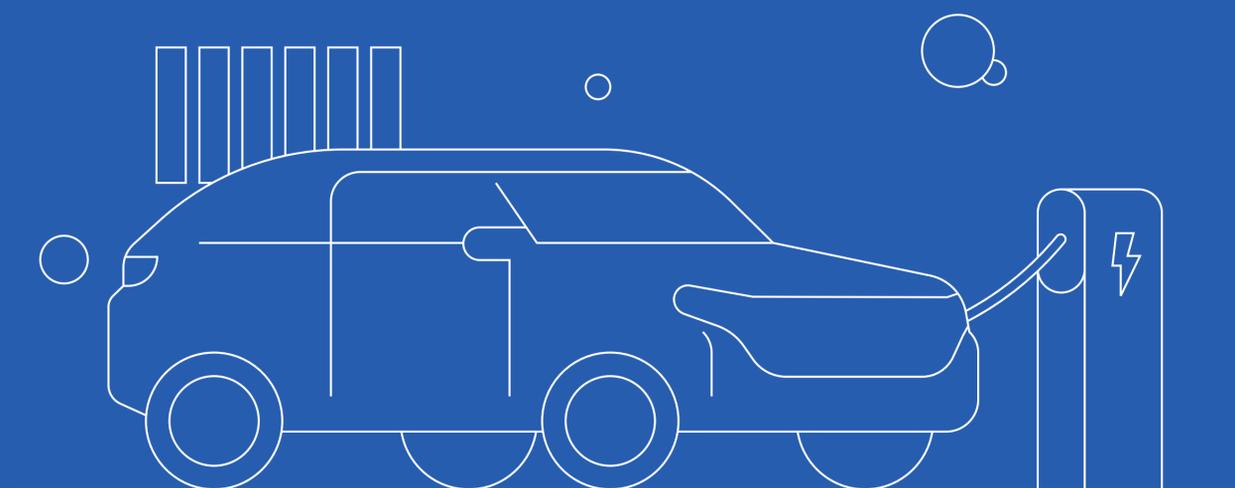
share this whitepaper

Table de contenu

La différence entre 'faux' et 'vrai' hybride	4
Ne vous focalisez pas uniquement sur le prix du leasing	6
Un équilibre fragile	8
L'offre ne cesse de s'élargir	10
Conclusion	14

Les avantages des hybrides rechargeables? Moins de CO₂ et potentiellement un TCO inférieur.

Les hybrides rechargeables ne cessent de gagner en popularité. Ils aident en effet les entreprises à réduire leurs émissions de CO₂, offrent un réel confort de conduite et acoustique et peuvent se targuer de chiffres TCO plutôt intéressants... pour autant qu'ils soient fiscalement considérés comme de 'vrais' hybrides rechargeables. Et pourtant, ils n'apparaissent pas encore comme la 'panacée universelle'. Si vous ne présentez pas le bon profil d'utilisateur et si vous ne le rechargez pas de manière optimale, vous en serez pour vos frais. De plus, 2021 marque l'entrée en vigueur de la norme d'homologation WLTP en remplacement de la norme NEDC, avec des valeurs CO₂ supérieures. Vous trouverez dans ce livre blanc les différents facteurs à prendre en compte pour réaliser une bonne opération, à la fois sur le plan écologique et sur le plan économique et pour faire de l'hybride rechargeable la transition parfaite vers une conduite 100% électrique.



La différence entre 'faux' et 'vrai' hybride

En Belgique, les PHEV bénéficient d'un régime fiscal très favorable - à condition que le fisc les considère comme de 'vrais' hybrides rechargeables.

La distinction entre vrai et faux hybride

- Dépend de 2 critères
- Détermine la déductibilité fiscale
- Détermine l'ATN
- Est la pierre angulaire du TCO

Que vous preniez un break, une berline, un petit ou un gros SUV en leasing, le véhicule doit répondre à deux conditions :

- Primo, le taux d'émission de CO₂ ne peut excéder 50 g/km.
- Deuxio, le nombre de kWh de la batterie d'alimentation par 100 kg de poids du véhicule doit être d'au moins 0,45.

Si le véhicule satisfait aux deux critères, tous les frais - de l'amortissement au carburant en passant par l'entretien, les pneus, l'assurance et/ou le contrat d'assistance - sont déductibles à un taux compris entre 95 et 100%, en fonction du taux d'émission. Dans le cas contraire, il s'agit d'un 'faux' hybride et la déductibilité fiscale va dépendre du taux d'émission de CO₂ du modèle conventionnel dont l'hybride plug-in est dérivé. A défaut de modèle conventionnel analogue, le taux d'émission de CO₂ de l'hybride rechargeable est forfaitairement multiplié par 2,5.

Autrement dit, pour déterminer si le TCO est avantageux ou non, il faut savoir si le véhicule est qualifié de 'vrai' ou de 'faux' hybride.

Qu'est-ce qui change pour les hybrides rechargeables en 2021? En principe, pas beaucoup.

La transition à la WLTP

A partir du 1er janvier 2021, la Belgique se basera sur la norme WLTP pour homologuer les chiffres de consommation et d'émissions de CO₂. Cela signifie que le taux officiel d'émission de CO₂ d'une voiture va augmenter de 10 à 25% environ, avec à la clé, le risque de voir les avantages fiscaux nettement réduits.

Les constructeurs automobiles auront toutefois le droit en 2021 de continuer à renseigner la valeur NEDC 2.0 en marge de la valeur WLTP sur le certificat de conformité. Le cas échéant, le conducteur peut choisir lui-même la valeur qui lui donne droit au régime fiscal le plus favorable.

50 g/km

Dans le cas des hybrides rechargeables dont le taux d'émission ne dépasse pas 50 g/km, les constructeurs y seront même tenus jusqu'à fin 2022. Ainsi, vous ne risquez pas que le 'vrai' PHEV que vous commandez aujourd'hui soit ensuite considéré comme 'faux' et perde du même coup tous ses avantages.

TMC et taxe de roulage

En Flandre, les vrais hybrides sont exemptés de Taxe de Mise en Circulation (TMC) et de taxe de circulation annuelle jusqu'à fin décembre 2020. Cette exonération n'aura toutefois plus cours en 2021, de sorte que les entreprises et les indépendants flamands n'échapperont plus à la taxation, même si elle reste très avantageuse.

Pour les véhicules en leasing, rien ne change. En cas de leasing opérationnel, l'hybride rechargeable est immatriculé par la société de leasing, conformément aux règles de la Région bruxelloise en matière de TMC et de taxe de circulation. Celles-ci sont calculées sur la base de la cylindrée et de la puissance du moteur thermique. Le taux d'émission de CO₂ n'a dès lors aucun impact.



share this whitepaper

Ne vous focalisez pas uniquement sur le prix du leasing

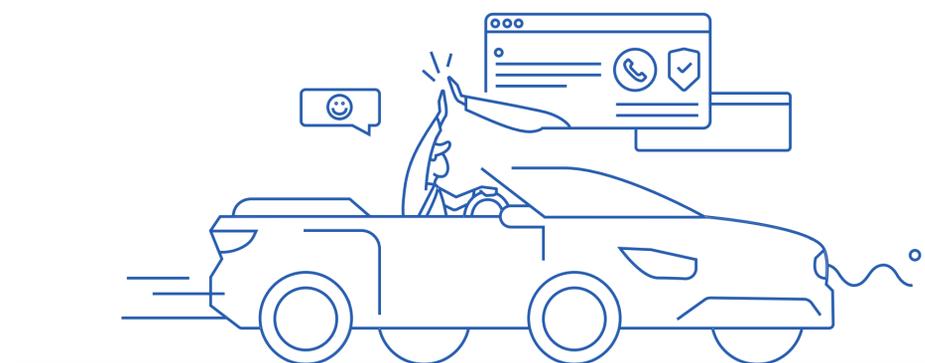
Le prix du leasing n'est pas représentatif du coût réel d'une voiture de société. Car même si le loyer inclut tous les frais opérationnels, comme l'amortissement, les taxes, les intérêts, l'assurance, les entretiens, les réparations, les pneus et l'assistance mobilité, divers autres éléments pèsent lourd dans la balance. Pour obtenir ce qu'on appelle le TCO (Total Cost of Ownership), il faut donc additionner le prix du leasing (loyer), les effets fiscaux et les frais réels de consommation.

Effets fiscaux et bonne gestion

Par effets fiscaux, on entend la TVA non récupérable, la cotisation de solidarité, la déductibilité fiscale et les impôts sur les dépenses rejetées. Contrairement à ces effets fiscaux, les frais de carburant ou d'électricité constituent une variable non-négligeable. Autrement dit, si vous voulez atteindre et préserver le (fragile) équilibre recherché, vous avez intérêt à tout chiffrer et surtout à assurer une bonne gestion. Adapter votre car policy dans ce sens n'est certainement pas un luxe superflu, surtout si vous envisagez d'autoriser des hybrides rechargeables dans votre parc automobile.

Le TCO d'un véhicule dépend

1. Du prix du leasing
2. Des effets fiscaux
3. Des frais réels de carburant



Un équilibre fragile

Les 'vrais' hybrides rechargeables peuvent-ils toujours afficher un Total Cost of Ownership intéressant? La réponse dépend de nombreux facteurs susceptibles de faire pencher la balance du bon ou du mauvais côté.

Profil du conducteur

Pour savoir si la balance penche en faveur de la PHEV, il faut voir dans quelle mesure vous pouvez rouler en mode électrique et quelle est la part de kilomètres parcourus sur autoroute. Le candidat idéal, c'est celui qui peut se rendre quotidiennement au travail en mode 100% électrique et qui ne recourt au moteur thermique que pour 30% de ses trajets. Plus le nombre de kilomètres 'électriques' est élevé, plus le bilan sera positif. La possibilité de recharger la batterie à domicile est un must, même s'il faut analyser cela au cas par cas. Si votre batterie annonce un rayon d'action de 50 kilomètres, vous ne pouvez habiter à plus de 30 kilomètres de votre lieu de travail pour bénéficier d'un scénario TCO favorable. Mais si vous avez la possibilité de recharger la batterie sur votre lieu de travail, vous pouvez mathématiquement habiter à 60 km de là!

Discipline en matière de rechargement et style de conduite

Evidemment, tout cela ne vaut que si vous avez la discipline de brancher quotidiennement votre véhicule sur le réseau électrique. C'est une condition sine qua none pour maîtriser les coûts. Un hybride rechargeable pèse



au bas mot 200 kilos de plus que le modèle à moteur diesel ou à essence dont il est dérivé. Si vous négligez de recharger la batterie, vous consommerez donc plus que la version essence ou diesel. Les hybrides rechargeables avec moteur diesel apparaissent néanmoins comme une solution intéressante pour ceux qui parcourent régulièrement de plus longues distances. A condition bien sûr d'adapter son style de conduite en anticipant davantage pour récupérer un maximum d'énergie dans la batterie à la décélération.

Frais de chargement

Vous pourriez argumenter que celui qui dispose d'une borne de chargement publique près de chez lui peut éviter de le faire chez soi. Certes, mais il ne faut pas oublier que le prix du kWh à la borne est supérieur à celui du réseau domestique. Par ailleurs, l'employeur peut facilement intervenir dans les frais d'électricité grâce à l'installation d'une wallbox ou au recours à un câble de chargement intelligent. Un surcoût qui doit évidemment aussi être pris en compte dans le calcul du TCO.

Écart au niveau du prix d'achat et des émissions de CO₂

L'écart de prix entre les versions à moteur thermique – essence ou diesel – et la version hybride rechargeable est souvent important. Pour savoir si vous pourrez un jour récupérer cette différence grâce à une déductibilité supérieure, il faut comparer les taux d'émission de CO₂. Si vous partez d'un diesel affichant un taux d'émission de 100 g/km et bénéficiant d'une déductibilité fiscale de 70%, veillez à ce que l'écart de prix ne soit pas trop grand. Mais si vous prenez un véhicule annonçant un taux d'émission de CO₂ de 130 g/km et bénéficiant d'un taux de déduction de 55% comme point de départ, les cartes seront nettement plus en faveur de l'hybride rechargeable puisqu'il est déductible à un pourcentage variant entre 95 et 100%.

Un autre facteur susceptible de faire basculer l'équilibre est la ristourne obtenue. Certains constructeurs offrent moins de remises sur les versions hybrides rechargeables que sur les versions traditionnelles. Le cas échéant, l'écart est plus important sur le **prix net** que sur le prix brut, ce qui nuit au TCO de l'hybride plug-in. Un conseil : prenez le temps de bien tout calculer!

L'offre ne cesse de s'élargir

Jusqu'à il y a peu, les hybrides à batterie rechargeable étaient le privilège des nantis. Mais la donne a changé. On en trouve aujourd'hui chez quasi tous les constructeurs, et pas seulement dans le haut de gamme. Désormais vous en trouverez aussi dans la catégorie des compactes, des breaks et des crossovers... signe qu'ils deviennent accessibles à un public de plus en plus large.

COMPACTES



Autonomie électrique:
62 km¹

VW GOLF eHYBRID

Moteur à combustion: essence

Emissions CO₂: à pd 28 g/km

Prix catalogue: à pd € 32 521²

ATN: à pd € 114/mois³

Marque & modèle	Moteur à combustion	Emissions CO ₂	Autonomie électrique ¹	Prix catalogue ²	ATN ³
Renault Mégane Grandtour E-Tech	Essence	À pd 29 g/km	50 km	€ 28 327	€ 114
SEAT Leon e-Hybrid	Essence	À pd 32 g/km	60 km	€ 28 339	€ 114
Mercedes A250e	Essence	À pd 32 g/km	68 km	€ 33 500	€ 114
Skoda Octavia Combi PHEV	Essence	À pd 31 g/km	60 km	€ 33 711	€ 115

FAMILIALES



Autonomie électrique:
55 km¹

SKODA SUPERB COMBI IV

Moteur à combustion: essence

Emissions CO₂: à pd 35 g/km

Prix catalogue: à pd € 36 727²

ATN: à pd € 124/mois³

Marque & modèle	Moteur à combustion	Emissions CO ₂	Autonomie électrique ¹	Prix catalogue ²	ATN ³
Peugeot 508 1.6 Hybrid	Essence	À pd 32 g/km	52 km	€ 38 554	€ 130
BMW 330e Touring	Essence	À pd 38 g/km	57 km	€ 43 099	€ 148
Mercedes-Benz C300de	Diesel	À pd 35 g/km	53 km	€ 43 500	€ 147
Volvo V60 T6 Recharge	Essence	À pd 36 g/km	55 km	€ 47 752	€ 162



share this whitepaper

VOITURES DE LUXE



Autonomie électrique:
52 km¹

VOLVO V90 T6 RECHARGE

Moteur à combustion: essence

Emissions CO₂: à pd 40 g/km

Prix catalogue: à pd € 55 785²

ATN: à pd € 190/mois³

Marque & modèle	Moteur à combustion	Emissions CO ₂	Autonomie électrique ¹	Prix catalogue ²	ATN ³
DS 9 E-Tense	Essence	À pd 33 g/km	50 km	€ 44 620	€ 154
BMW 530e	Essence	À pd 39 g/km	57 km	€ 50 413	€ 173
AUDI A6 50 TFSI e	Essence	À pd 39 g/km	51 km	€ 51 265	€ 175
Mercedes-Benz E300de Break	Diesel	À pd 42 g/km	54 km	€ 55 900	€ 188

SUV COMPACTS



Autonomie électrique:
52 km¹

MINI COUNTRYMAN COOPER S E

Moteur à combustion: essence

Emissions CO₂: à pd 40 g/km

Prix catalogue: à pd € 33 595²

ATN: à pd € 115/mois³

Marque & modèle	Moteur à combustion	Emissions CO ₂	Autonomie électrique ¹	Prix catalogue ²	ATN ³
Kia XCEED PHEV	Essence	À pd 29 g/km	48 km	€ 30 157	€ 114
Volvo XC40 T4 Recharge	Essence	À pd 41 g/km	45 km	€ 38 661	€ 131
BMW X2 xDrive25e	Essence	À pd 43 g/km	53 km	€ 39 132	€ 133
Mercedes GLA 250e	Essence	À pd 38 g/km	62 km	€ 39 400	€ 134

SUV FAMILIAUX



Autonomie électrique:
58 km¹

DS7 CROSSBACK E-Tense

Moteur à combustion: essence

Emissions CO₂: à pd 38 g/km

Prix catalogue: à pd € 39 661²

ATN: à pd € 135/mois³

Marque & modèle	Moteur à combustion	Emissions CO ₂	Autonomie électrique ¹	Prix catalogue ²	ATN ³
Land Rover Discovery Sport P300e	Essence	À pd 46 g/km	66 km	€ 46 273	€ 157
BMW X3 30 xDrive30e	Essence	À pd 48 g/km	46 km	€ 48 058	€ 164
Volvo XC60 T6 Recharge	Essence	À pd 42 g/km	53 km	€ 51 157	€ 174
Mercedes GLC 300de	Diesel	À pd 45 g/km	45 km	€ 53 000	€ 179

SUV DE LUXE



Autonomie électrique:
99 km¹

MERCEDES GLE350de

Moteur à combustion: essence

Emissions CO₂: à pd 29 g/km

Prix catalogue: à pd € 66 500²

ATN: à pd € 226/mois³

Marque & modèle	Moteur à combustion	Emissions CO ₂	Autonomie électrique ¹	Prix catalogue ²	ATN ³
Kia Sorento PHEV	Essence	À pd 44 g/km	54 km	€ 45 529	€ 153
Range Rover Velar P400e	Essence	À pd 49 g/km	53 km	€ 59 711	€ 206
BMW X5 45e xdrive	Essence	À pd 37 g/km	87 km	€ 67 107	€ 229
Volvo XC90 T8 Recharge	Essence	À pd 47 g/km	45 km	€ 69 785	€ 237

1. Données du constructeur, mesurées selon la norme WLTP en cycle mixte. 2. Les prix indiqués sont des prix catalogue hors TVA et hors options. Les prix et les valeurs CO₂ sont renseignées à titre purement indicatif. A la commande, il est conseillé de demander la valeur exacte correspondant au modèle choisi. Les constructeurs et les importateurs se réservent le droit de modifier les prix. Les illustrations ne sont pas contraignantes. 3. L'ATN (l'Avantage de Toute Nature) est calculé sur la base de la valeur catalogue, c'est-à-dire le prix catalogue d'une voiture neuve valable pour un particulier, y compris la TVA réellement payée. Les éventuelles remises ne sont pas prises en compte. Ce document est destiné à fournir les informations utiles en rapport avec la fiscalité des hybrides rechargeables en Belgique. A notre connaissance, ces informations étaient correctes au moment de la publication le 6/1/2021, mais restent néanmoins sujettes à modification. Athlon décline toute responsabilité en cas de modification éventuelle de la législation. Les informations contenues dans le présent document ne génèrent aucun droit et ne peuvent en aucune manière faire l'objet d'une réclamation.



share this whitepaper

Conclusion

L'offre d'hybrides rechargeables augmente graduellement. Et comme ils bénéficient d'un régime fiscal avantageux, ils s'imposent comme le choix idéal pour les flottes. **Mais avant d'intégrer des hybrides plug-in dans votre parc automobile, vous avez intérêt à bien vous préparer.** En passant impérativement par une analyse préalable approfondie. Pour commencer, vous devrez identifier le profil des utilisateurs et commander une analyse TCO de votre flotte actuelle. Cela vous permettra d'identifier et d'ensuite sélectionner les modèles adéquats. Et enfin, il vous faudra adapter votre car policy afin de favoriser et encourager au maximum la conduite électrique. Il ne restera plus ensuite qu'à compter sur l'éco-engagement des conducteurs pour éviter que le succès escompté ne se transforme en échec.

Pour vous accompagner tout au long de ce trajet, vous pouvez heureusement compter sur le conseil et les services de consultance d'Athlon.

- Athlon Mobility Profiler: cet outil nous permet d'inventorier les besoins, les souhaits et les possibilités de vos collaborateurs.
- Athlon TCO Scan: nous analysons votre flotte actuelle et traduisons les résultats en chiffres TCO. Ainsi, vous prenez conscience du coût réel de vos voitures et des points sur lesquels vous pouvez économiser.
- Athlon Car & Mobility Review: Athlon aide les sociétés à redéfinir leur car policy et à intégrer les adaptations dans un document qualitatif et transparent.

Vous souhaitez savoir comment Athlon peut vous soutenir pour assurer le succès de l'introduction d'hybrides rechargeables et de voitures électriques? Contactez-nous via l'adresse consulting.belgium@athlon.com pour de plus amples informations.



Athlon Car Lease Belgium SA

Peutiesesteenweg 115

1800 Machelen

Belgique

T + 32 2 716 56 11

www.athlon.com/be