

« Est-ce qu’actuellement, les voitures de société sont des avantages de toutes natures fiscalement intéressants du point de vue de la société mais également de l’employé ? »

Mémoire réalisé par
Luca BONSIGNORE

Promoteur(s)
Jean THILMANY

Année académique 2017-2018
Master en Sciences de gestion

Résumé

La problématique de ce mémoire est de savoir, si les voitures de société sont fiscalement avantageuses à la fois pour la société et pour le bénéficiaire. Ce sujet sera traité à travers l'impôt des sociétés, des personnes physiques et de la TVA.

Pour chacun des points de théorie qui seront traités dans ce travail fin d'études, je les illustrerai par un exemple chiffré. Le premier objectif de cette recherche est de faire comprendre le contenu théorique à des lecteurs qui n'y connaissent rien en fiscalité. Le second est de proposer quelques conseils fiscaux aux futurs diplômés, qui un jour, devront faire un choix soit la voiture de société soit l'allocation de mobilité, quels sont les types de frais qu'ils doivent opter à l'impôt des personnes physiques pour faire des économies.

Enfin, il y a aura un cas pratique qui comparera le traitement fiscal des voitures de société essence/diesel, électrique et hybride à l'impôt des sociétés et à l'impôt des personnes physiques, afin de savoir quel type de véhicule est encore fiscalement intéressant.

Remerciements

Tout d'abord, je tenais à remercier tout particulièrement Monsieur Jean Thilmany qui, grâce à son expérience, à son expertise, ses conseils et sa patience, a permis de mettre en œuvre ce mémoire.

Mes pensées sont tournées également vers mon maitre de stage, Monsieur Briec Decaux, qui m'a suivi tout au long de celui-ci chez Deloitte à Zaventem. Il m'a transmis énormément de connaissances sur le métier d'auditeur. Je voudrais aussi le remercier de m'avoir suggéré des idées, des pistes d'amélioration pour l'aboutissement de ce mémoire.

Je remercie bien évidemment, ma famille et mes amis qui m'ont soutenu durant ces trois années de Master. Ces personnes, tous les jours, m'ont encouragé et soutenu durant tout mon cursus.

Je témoigne également ma reconnaissance à toutes les personnes qui, directement ou indirectement, ont contribué à la progression de ce travail de fin d'études.

Table des matières

Remerciements.....	3
Liste des tableaux.....	8
Introduction générale	10
1. La voiture de société, partie impôt des sociétés.....	12
1.2. La valeur catalogue	13
1.3. Le pourcentage de CO2	13
1.4. Le nombre de jours de détention de la voiture de société.....	15
1.5. La limitation à 6/7	16
1.6. La partie TVA.....	20
1.7. La cotisation de solidarité	25
1.8. La règle des 40 jours	28
1.9. Les déductions fiscales au niveau de l'impôt des sociétés	29
a) La déduction des frais professionnels des véhicules mixtes	29
b) La déductibilité des frais de carburant.....	30
1.10. Les frais de voiture non admis et l'avantage de toute nature.....	31
1.11. Moins de frais de voiture non admis lorsqu'un avantage de nature est imposé	31
2. La voiture de société au point de vue du travailleur	37
2.1. Le forfait	37
2.2. Les frais réels	39
2.3. Les frais réels-forfaitaires	40
2.4. Fiche 280.10 : explication des codes sur les revenus professionnels	40
2.5. La déductibilité des frais de voitures du point de l'IPP	45
2.6. Dans quel cas un transport organisé est-il considéré comme un avantage de toute nature taxable ?	46
a) Covoiturage avec un véhicule privé s'il est organisé par l'employeur.....	46
b) Conditions d'exonération relatives au transport collectif organisé.....	47
c) Quelle est la limite de cette exonération majorée ?	49
d) Comment remplir sa déclaration fiscale : choix du forfait	50
e) La particularité si le covoiturage n'a pas été effectué toute l'année :	51
f) Comment remplir sa déclaration fiscale : choix des frais réels	52
g) Le forfait ou les frais réels ?	53

i) Le covoiturage avec une voiture de société si l'employeur l'organise	54
j) Le covoiturage avec une voiture de société si l'employeur ne l'organise pas	55
3. L'indemnité kilométrique, une alternative à la voiture de société	57
3.1. L'indemnité réelle	58
3.2. L'indemnité forfaitaire	59
3.3. Impact fiscal dans le chef de la société	62
3.4. Impact fiscal dans le chef du dirigeant d'entreprise	62
4. Changement important lié à la déductibilité des frais pour l'ISOC et l'IPP	63
Deuxième partie : la voiture électrique	67
1. La voiture électrique du point de vue de la société	67
1.1. L'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature	68
1.2. La déductibilité des frais voiture pour la société	69
1.3. Les avantages d'une voiture électrique	70
1.4. Les inconvénients	72
1.5. Intervention de l'employeur dans les frais d'électricité	73
Troisième partie : les voitures hybrides	75
1. Qu'est-ce qu'une voiture hybride ?	75
2. Les types de véhicules hybrides	75
3. Les avantages et inconvénients	76
3.1. Les avantages	76
3.2. Les inconvénients	76
4. Les voitures hybrides du point de vue de l'impôt des sociétés	77
4.1. Détermination de la valeur imposable	77
4.2. La déduction des frais	78
5. Les voitures hybrides du point de vue de l'IPP	79
5.1. Le traitement fiscal des indépendants en personnes physiques	79
6. La chasse des faux hybrides	80
6.1. Définition d'une fausse voiture hybride	80
6.2. Quel est le critère retenu ?	80
6.3. Quelles sont les conséquences ?	81

6.4. L'entrée en vigueur	81
Quatrième partie : les avantages attribués et non justifiées	82
1. Le principe de la cotisation sur commissions secrètes.....	82
2. A qui s'applique cette cotisation spéciale ?	83
3. Quelles sont les conditions d'application de la cotisation spéciale ?.....	83
4. Quels sont les moyens d'échapper à la cotisation.....	84
5. Les bénéfices dissimulés.....	85
6. Les sanctions administratives	86
7. La déductibilité de la cotisation spéciale	86
8. L'impôt des personnes morales	86
9. L'impôt des non-résidents.....	87
10. L'entrée en vigueur	87
Cinquième partie : l'actualité et les voitures de sociétés	88
1. L'allocation de mobilité.....	88
1.1. Qui est concerné ?	89
1.2. A combien s'élève cette allocation de mobilité ?	89
1.3. Traitement fiscal de l'allocation de mobilité	90
1.4. Conséquences du choix de l'allocation de mobilité.....	91
1.5. La voiture de société ou l'allocation de mobilité ?	91
2. Le budget de mobilité	95
3. La taxe kilométrique	95
4. Les voitures polluantes bannies dans certaines villes	96
5. La diminution des seuils de déductibilité des voitures de société	98
Sixième partie : cas pratique	100
1. Cas pratique : les voitures de société traditionnelles	100
1.1. Partie impôt des sociétés.....	100
1.2. Partie comptabilité	108

1.3. Partie impôt des personnes physiques.....	109
2. Cas pratique : les voitures de société hybrides	112
2.1. Partie impôt des sociétés.....	112
2.2. Partie comptabilité	118
2.3. Partie impôt des personnes physiques.....	120
3. Cas pratique : la voitures de société électrique.....	122
3.1. Partie impôt des sociétés.....	122
3.2. Partie comptabilité	128
3.3. Partie impôt des personnes physiques.....	130
Conclusion	132
Bibliographie.....	134
Annexes.....	143

Liste des tableaux

Figure 1: le pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération pour le calcul de l'avantage (page n°13)

Figure 2: taux de référence par type de carburant (page n° 14)

Figure 3: loi-programme d'une DNA de 17% à 40% (page n°17)

Figure 4: formules pour le calcul de la cotisation de solidarité (page n°26)

Figure 5: tableau récapitulatif de la cotisation de solidarité (page n°28)

Figure 6: tableau taux d'émission CO2 (page n°29)

Figure 7: pourcentage frais forfaitaires en fonction des revenus pour les profits (page n°38)

Figure 8: pourcentage frais forfaitaires en fonction des revenus pour salariés et chefs d'entreprise (page n°38)

Figure 9: fiche 281.10 rubrique 18 « intervention dans les frais de déplacement » (page n°48)

Figure 10: fiche 281.10 rubrique « remboursement des frais de déplacement du domicile au lieu de travail (page n°51)

Figure 11: transport collectif organisé (page n°56)

Figure 12: règle transitoire pour l'impôt des sociétés via le régime de paliers (page n°65)

Figure 13 : tableau de déductibilité en fonction des émissions de CO2 (page n°70)

Figure 14 : les dates d'entrée des interdictions de circulation en fonction des normes de moteurs (page n°97)

Figure 15 : les dates d'entrée des interdictions de circulation en fonction des normes de moteurs (page n°98)

Figure n°16 : Taux d'imposition fédéral progressif revenus 2017/exercice d'imposition 2018 (page n°110)

Liste des annexes

1. Exemple attestation fiscale de covoiturage (page n°143)
2. Prix d'un abonnement mensuel SNCB en 1^{ère} classe (page n°144)
3. Facture achat Mini Cooper (page n°145)
4. Facture totale (page n°149)
5. Facture d'assurance (page n°150)
6. Facture d'entretien (page n°151)
7. Facture voiture hybride (page n°152)
8. Facture d'entretien voiture hybride (page n°154)
9. Facture voiture électrique (page n°155)
10. Facture d'entretien voiture électrique (page n°157)
11. Avis des professionnels (page n°158 à 169)

Introduction générale

Ce mémoire a pour objectif de démontrer si la voiture de société est avantageuse ou non fiscalement. A travers ce travail, j'inclurai différentes matières fiscales, à savoir l'impôt des sociétés, l'impôt des personnes physiques et la TVA. Je me positionnerai à la fois du côté du contribuable, bénéficiaire de cet avantage en nature, et de l'autre, du côté de la société qui met à disposition ce véhicule.

Tout d'abord, avant de commencer ce mémoire, il convient de définir un avantage de toute nature. « *Un avantage de toute nature est 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 payer de l'impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de toute nature* »¹.

Un tel avantage est optionnel, il faut l'accord des deux parties et cet avantage doit faire l'objet d'une fiche fiscale. Dans le cas échéant, où cet avantage en nature n'est pas déclaré via cette fiche, l'entreprise devra faire face à une cotisation spéciale de 103%².

Etant une matière qui ne cesse d'évoluer, ce travail comportera les récentes modifications fiscales et celles à venir, que ça soit à l'impôt des personnes physiques qu'à l'impôt des sociétés.

Ce travail reprendra une analyse critique ainsi que des conseils et observations en tous genres sur les méthodes de traitements comptables et fiscaux des véhicules.

La première partie de ce travail sera consacrée à la partie théorique. J'expliquerai en détails tous les composants de la voiture de société traditionnelle (essence ou diesel) et j'appliquerai cette même optique pour vous expliquer, en plus des composantes de la voiture électrique et hybrides, les particularités de ces deux derniers types de véhicules.

¹ SPF FINANCE, « *Qu'est-ce qu'un avantage de toute nature ?* » <https://finances.belgium.be>, (page consultée le 26 janvier 2018)

² WITTOCK N., LE FISCOLOGUE, 2017, « *La nouvelle loi sur la 'cotisation spéciale' : un fait nouveau ?* », 30/09/2016, n°1490, pp 1-3

De plus, j'analyserai dans différents cas, le point de départ de l'application de la cotisation spéciale et je verrai dans quelle situation cette dernière ne sera pas appliquée.

Finalement, ce mémoire se conclut par un exercice comparatif qui se divise en 3 grandes parties, à savoir :

- La partie société, en montrant l'impact des voitures de sociétés dans le calcul d'impôt pour une entreprise.
- La partie comptabilité, où je me placerai d'une part du côté de l'employeur pour l'encodage des factures. Cette partie comportera les subtilités au niveau de la déduction de la TVA et des frais y afférents.
- La partie impôt des personnes physiques, où je montrerai comment sont calculés ces avantages.

Pour la réalisation de ce travail, je travaillerai avec les données correspondant à la période imposable 2017, exercice d'imposition 2018. En incluant des nouveautés et des modifications parues dans le courant de l'année.

Première partie : les voitures de société traditionnelles essence/diesel

1. La voiture de société, partie impôt des sociétés

Nous allons commencer par aborder la voiture de société à travers l'impôt des sociétés.

1.1. La voiture de société du point de vue de l'employeur

Voici la formule pour déterminer la valeur d'une voiture de société. Cette formule est applicable depuis le 01/01/2012

(La valeur catalogue x 6/7) x coefficient de correction x le pourcentage du taux de CO2³.

Remarques importantes :

- L'avantage de toute nature ne peut jamais être inférieur à 1280,00⁴ € pour les revenus de 2017, 1260,00 €⁵ pour ceux de 2016 et 1250,00 € pour les revenus de 2015. Cet avantage en nature par rapport à la voiture, sa valeur sera toujours fixée à ce montant minimum.

On constate facilement une augmentation du montant minimum qui doit être imposé d'année en année. Celle-ci est due au fait que le pourcentage d'émission de CO2 diminue. La conséquence est que les sociétés seront beaucoup taxées car la valeur de l'avantage minimum a augmenté.

Comme je l'ai énoncé dans la partie « introduction générale », le montant de cet avantage doit être repris dans la fiche de rémunération du bénéficiaire.

³ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer, pp 931

⁴ BDO, 2016, « Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2017 », <https://www.bdo.be/>, (page consultée le 10/03/2018)

⁵ FILO-FISC, « Fiscalité des voitures (véhicules mixtes) », <http://www.filo-fisc.be>, (page consultée le 02 septembre 2017)

1.2. La valeur catalogue

Par valeur catalogue, il faut entendre : « *le prix catalogue du véhicule vendu à l'état neuf, à un particulier, y compris les options et la TVA réellement payée. Il n'est pas tenu compte de remises, réductions, abattements ou ristournes* »⁶.

La valeur catalogue du véhicule diminue de 6 % par tranche de 12 mois de la date de sa première année d'immatriculation. Tout mois entamé compte pour un mois complet. La « réduction de valeur » ne peut pas excéder 30% et, si la voiture a plus de 5 ans, la valeur catalogue ne diminue plus.

(Voir le tableau ci-dessous)

Période écoulée depuis la première inscription du véhicule (un mois entamé compte pour un mois entier)	Pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération lors du calcul de l'avantage
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
A partir de 61 mois	70%

Figure 1 : le pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération pour le calcul de l'avantage (CLEAYS & ENGELS, 2017)

1.3. Le pourcentage de CO2

Le pourcentage de base est de 5,5%⁷ mais ce montant est diminué ou majoré en fonction de l'émission de CO2 de la voiture concernée. Pour les voitures à moteur alimenté à l'essence, LPG, ou au gaz naturel, l'émission de référence est de 105 g/km⁸ et, pour les voitures diesel, l'émission est de 87 g/km. Pour les revenus de 2018, exercice d'imposition

⁶ SPF FINANCE, « Voitures de sociétés », <https://finances.belgium.be>, (page consultée le 05 septembre 2017)

⁷ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer, pp 931

⁸ BDO, « Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2017 », <https://www.bdo.be>, (page consultée le 10/03/2018)

2019, le taux de référence pour les moteurs alimentés à l'essence, LPG ou au gaz naturel est de 105g/km et pour les moteurs diesel, l'émission de CO₂ diminue à 86g⁹/km.

Il faut être également vigilant par rapport à ce point, quand l'émission de CO₂ est supérieure à l'émission de référence diesel ou essence, LPG ou gaz naturel, le pourcentage de base doit être augmenté de 0,1% par gramme de CO₂ et ne peut pas dépasser de 18%¹⁰.

Ceci est également applicable dans le cas inverse. Dans le cas échéant, où le taux d'émission de CO₂ est inférieur à l'émission de référence diesel ou essence, LPG ou gaz naturel, le pourcentage de base doit être réduit de 0,1% par gramme de CO₂ et ne peut pas être inférieur à 4%¹¹. Généralement ce scénario sera applicable aux véhicules qui n'émettent pas d'émission de CO₂, comme par exemple les voitures électriques. La législation a mis en place un système de bonus si le taux d'émission de CO₂ émis est inférieur au taux d'émission de référence et un malus dans le cas inverse.

Carburant	Taux de référence
Diesel	87 g/km
Essence / LPG / Gaz naturel	105 g/km

Figure 2 : taux de référence par type de carburant (UCM, 2017)

Lorsque le taux d'émission du véhicule n'est pas connu¹², il faut prendre pour :

- Les voitures alimentées à l'essence, LPG, gaz naturel, le taux de CO₂ par défaut qui est de 205g/km
- Les voitures alimentées au diesel, le taux de CO₂ par défaut qui s'élève à 195 g/km

La formule applicable au point ci-dessus est la suivante :

$$\text{➤ } 5,5\% + 0,1\% \times (\text{CO}_2 - 105 \text{ ou } 87 \text{ g/km})^{13}.$$

⁹ CRIEL P., PARTENA-PROFESSIONNAL, 2017, "Voiture de société: taux d'émission de CO₂ de référence de 2018", <https://www.partena-professional.be>, (page consultée le 10/03/2018)

¹⁰ IPCF, 2014, « Guide de la déclaration à l'impôt des sociétés 2014 », 05/2014, édition Kluwer, pp 178

¹¹ IPCF, 2014, « Guide de la déclaration à l'impôt des sociétés 2014 », 05/2014, édition Kluwer, pp 178

¹² FILO-FISC, 2017, « Fiscalité des voitures (véhicules mixtes), <http://www.filo-fisc.be>, (page consultée le 10/03/2018)

¹³ IPCF, 2014, « Guide de la déclaration à l'impôt des sociétés 2014 », 05/2014, édition Kluwer, pp 178

Voici un tableau qui reprend l'évolution des taux d'émission de CO2 de référence. Ceci a pour conséquence une augmentation de la valeur de l'avantage de toute nature.

Année	Diesel	Essence, LPG, gaz naturel
2015	91gr/km	110gr/km
2016	89gr/km	107gr/km
2017	87gr/km	105gr/km

1.4. Le nombre de jours de détention de la voiture de société

Pour déterminer la valeur de l'avantage de toute nature, il faut tenir compte du nombre de jours d'utilisation effective du véhicule. Si la voiture est octroyée en cours de la période imposable, la valeur de l'avantage de toute nature imposable doit être diminuée du prorata temporis sur base des jours calendrier.

J'illustrerai ce concept théorique par un exemple chiffré, afin d'en améliorer la compréhension.

Exemple : le patron d'une société met à disposition de son travailleur une voiture de société. La valeur catalogue de la voiture est fixée à 40.000,00 € TVAC et ce véhicule a été immatriculé le 29/09/2017. L'émission de CO2 est de 100gr/km et elle est alimentée au diesel. Ce véhicule a été détenu du 29/09/2017 au 31/12/2017. Il faudra tenir compte de 94 jours pour calculer le montant de l'avantage imposable.

La valeur de l'avantage de toute nature se calcule de la façon suivante :

$$(40.000,00 \times 6/7 \times 100\% \times 6,80\%) \times 94/365 \text{ jours} = 600,42 \text{ €}$$

Le pourcentage de CO2 s'élève à $= 5,5\% + 0,1\% \times (100-87) = 6,80\%$

1.5.La limitation à 6/7

La valeur de l'avantage de toute nature est limitée à 6/7. Le gouvernement a voulu répartir la charge fiscale des nouveaux avantages de nature sur les employeurs à concurrence de 1/7¹⁴.

La prise en charge de cette partie d'avantage par l'employeur se concrétise par un rejet en dépenses non admises de 17% de l'avantage¹⁵.

A ce stage, il y a déjà une modification importante qui résulte de l'introduction de la « loi-programme » du 01 janvier 2017¹⁶. Cette loi a introduit une dépense non admise dite « complémentaire¹⁷ », elle consiste à majorer la fameuse dépense non admise de 17% à 40%¹⁸ applicable. Cette « loi-programme » ne fait pas de distinction d'une part, si la société intervient complètement et d'autre part partiellement dans les frais de carburant et/ou de carte d'essence. Le fait générateur de cette « dépense non admise complémentaire » est le simple fait où la société intervient de ces frais.

Dorénavant, la société devra appliquer ce nouveau taux de 40%¹⁹, dans la mesure où elle intervient totalement ou partiellement dans les frais de carburant²⁰ privés. Cependant, si la voiture est mise à disposition par la société et que cette dernière n'intervient pas dans les frais de carburants, le taux qui est d'application sera toujours les 17%.

Il y a également un changement au niveau des interventions personnelles payées par le travailleur pour l'utilisation de la voiture à des fins privées. Auparavant, l'intervention pouvait être déduite de l'avantage imposable (résultant d'une utilisation privée) avant la taxation mais, actuellement, les sociétés ne peuvent plus déduire l'intervention du travailleur ; elle restera déductible au niveau de l'impôt des personnes physiques²¹.

¹⁴ Art.198, § 1, 9°, CIR 1992

¹⁵ UCM, « Rémunérations alternatives : voiture de société », <https://www.ucm.be>, (page consultée le 05 octobre 2017)

¹⁶ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer, pp 932

¹⁷ MASSIN I., WITTOCK N., LE FISCOLOGUE, 2016, « Loi-programme : des modifications surprenantes pour voitures de société », 25/11/2016, n°1498, pp 1-2

¹⁸ THILMANY J., 2017, « L'impôt des sociétés », U.C.L. Mons pp 32

¹⁹ Art. 198, § 1, 9° bis, CIR 1992

²⁰ FISCONETPLUS, « Cartes carburant et autres frais de carburant » <http://ccff02.minfin.fgov.be>, (page consultée le 05 octobre 2017)

²¹ Art. 36, § 2, al 10, CIR 1992

Pour améliorer la compréhension, illustrerons ce concept à travers un exemple chiffré.
(Voir tableau ci-dessous)

Situation	Pourcentage	Base de calcul
Voiture + prise en charge frais de carburant	40%	ATN théorique
Voiture seule	17%	ATN théorique

Figure 3 : loi-programme d'une DNA de 17% à 40% (GROUPS, 2017)

Ex1 : l'avantage en nature voiture s'élève à 1800,00 € et le travailleur intervient pour un montant de 900,00 €.

Résolution selon l'ancien régime

- Au niveau de l'impôt des personnes physiques :

En 2017, l'avantage de nature taxable s'élève à $(1800,00 - 900,00) = 900,00$ €

- Au niveau de l'impôt des sociétés :

$(1800,00 - 900,00) = 900,00 \times 17\% = 153,00$ € (qui représente un montant non déductible et est repris dans la base imposable au niveau de l'impôt des sociétés).

L'impôt s'élève à $153,00 \times 33,99\% = 52,00$ €

Pour rappel, la base imposable²² au niveau de l'impôt des sociétés inclut les réserves taxées (la réserve légale, la réserve disponible, réserves occultes, réserves indisponibles, réserves immunisées et certaines provisions qui échappent à l'imposition²³) + les dividendes distribués + les dépenses non admises.

Auparavant, les 17% de dépenses non déductibles étaient calculées sur le montant de
L'avantage de toute nature, réduit de l'intervention possible du travailleur.

²² Thilmany J., 2017, "L'impôt des sociétés", page 19, U.C.L. Mons

²³ Thilmany J., 2017, "L'impôt des sociétés", page 20, U.C.L. Mons

Résolution selon le nouveau régime

- Au niveau de l'impôt des personnes physiques :

En 2017, l'avantage de nature taxable s'élève à $(1800,00 - 900,00) = 900,00$ €

- Au niveau de l'impôt des sociétés :

En 2017, $(1800,00 \times 17\% \text{ ou } 40\%) = 306,00$ (si 17%) ou $720,00$ (si 40%) et malheureusement, la société ne pourra pas déduire l'intervention éventuelle du travailleur. Comme je l'ai mentionné ci-dessus, cela dépendra de la société qui intervient totalement ou partiellement dans les frais de carburants. Si la société intervient tout simplement dans ces frais liés à une utilisation privée du véhicule, elle devra appliquer le taux de 40% de dépense non admise.

Je prends l'hypothèse que la société intervient dans les frais de carburant, l'impôt s'élève à $720,00 \times 33,99\% = 244,73$. Il y a un coût fiscal de $(244,73 - 52,00) = 192,73$ € par an

Cette « loi-programme » en deux volets s'applique aux employeurs qui sont soumis à l'impôt des sociétés et les sociétés qui sont soumises à l'impôt des personnes morales. Ces règles s'appliquent pour les avantages (nouveaux et existants) de toutes natures qui sont octroyés à partir du 1^{er} janvier 2017²⁴.

Je peux conclure que le nouveau régime, à savoir la déduction de l'intervention du travailleur et la loi-programme, influencent assez négativement la situation fiscale de l'entreprise. En effet, ces systèmes sont moins avantageux pour la société car elle génère beaucoup plus de montants non déductibles, par conséquent, la base imposable au niveau de l'impôt des sociétés sera plus imposante car cela représentera un coût fiscal pour l'entreprise et elle sera lourdement taxée.

Ces mesures ne seront pas non plus sans influences pour les travailleurs. Suite à mes observations, j'ai remarqué une diminution du taux d'émission de CO2 de référence, ce qui va avoir comme conséquence une augmentation de l'avantage de nature. Au point de vue de

²⁴ GROUPS, « L'octroi d'une voiture de société et d'une carte carburant coûtera plus cher ! », 03/01/2017, https://www.groups.be/1_81660.htm, (page consultée le 10 octobre 2017)

l'impôt des personnes physiques, le travailleur qui bénéficie d'une voiture de société sera plus taxé au niveau de ses contributions.

Ce tableau ci-dessous résume le changement au niveau des dépenses non admises en 2017.

ISOC	Dépenses non admises 2016	Dépenses non admises 2017
Voiture + carburant	<i>17%</i>	<i>40%</i>
Voiture	<i>17%</i>	<i>17%</i>
Intervention du bénéficiaire	<i>Déductible</i>	<i>Plus déductible</i>

1.6. La partie TVA

Dans cette partie consacrée à la TVA, j'exposerai la méthode générale applicable à la fois à l'acquisition de la voiture et aux frais, générés par ce véhicule, et les méthodes alternatives qui viennent déroger au principe général pour cet impôt indirect.

1.6.1. La TVA sur la vente des véhicules de sociétés

Tout d'abord, il est important de donner la définition du mot « assujetti ». Un assujetti c'est : *« quiconque effectue, dans l'exercice d'une activité économique, d'une manière habituelle et indépendante, à titre principal ou à titre d'appoint, avec ou sans esprit de lucre, des livraisons de biens ou de prestations de services visées par le présent code, quel que soit le lieu où s'exerce l'activité économique »*.²⁵

Lorsqu'une entreprise revend une voiture, cette dernière doit tenir compte de la TVA réellement payée sur le véhicule²⁶. La base d'imposition peut être limitée à 50%²⁷ mais cette tolérance dépend du pourcentage d'utilisation professionnelle du véhicule.

Au moment où la société décide de revendre un véhicule mixte, elle devra calculer une TVA sur la moitié du prix de vente, ce qui constituera la base d'imposition²⁸.

Si lors de la revente, la société n'a pu déduire que 50% de la TVA en amont, celle-ci sera due sur 50% du prix de vente. Toutefois, si le pourcentage d'utilisation professionnelle est inférieur à 50% (par exemple 40%), la société devra calculer le TVA sur 40% du prix de vente.

La société doit indiquer la facture, le montant exact de la TVA et de la base sur laquelle, elle est calculée. Cette mention est la suivante : « base d'imposition spéciale, application de la circulaire n°36/2015 du 23.11.2015²⁹ ».

²⁵ Art 4, §1, C.T.V.A.

²⁶ DEFREERE E., LE PACIOLI, 2002, « TVA – Vente d'une voiture par un assujetti : base d'imposable et régularisations éventuelles », <http://www.ipcf.be> (page consultée le 11 octobre 2017)

²⁷ Art. 45, § 2, C.T.V.A.

²⁸ WOLTERS KLUWER, "TVA et voitures de société 2013: TVA sur la vente", <http://www.monkey.be>, (page consultée le 18 mars 2018)

²⁹ JLM COMPTABILITE, "Comment bien facturer la revente voiture de société", <http://www.jlmcomptabilite.com>, (page consultée le 18 mars 2018)

Si le prix de vente est TVAC, il faut diviser le montant TVAC par 1,105³⁰ pour déterminer la base HTVA. Lorsque cette base hors taxe est déterminée, il faut multiplier par 50% et appliquer la TVA sur seulement une de ces moitiés.

1.6.2. Le principe général en TVA

Ce principe est applicable aussi bien pour les sociétés que pour l'impôt des personnes physiques, selon lequel les assujettis peuvent déduire la TVA à concurrence de 50%³¹ maximum. Ce taux de déduction de la TVA est applicable pour tous les frais (par exemple, l'acquisition de la voiture, d'un GSP, frais d'entretiens, etc.). La partie non récupérable représente une charge professionnelle déductible à hauteur de 75%³². Néanmoins, cette limitation de 75% n'est pas applicable aux frais de financement et de mobilophonie³³.

1.6.3. Les différentes méthodes de TVA

Lorsqu'un employeur met à disposition une voiture de société à des fins privées, cet agencement constitue par conséquent une prestation de service qui est soumise à la TVA³⁴.

Contrairement au principe général en matière de TVA qui est : « le consommateur final supporte la taxe », l'assujetti qui octroie la voiture doit supporter la taxation.

L'imposition permet de corriger la TVA déduite au départ à cause du changement d'utilisation privée de la voiture.

Dans certains cas, le bénéficiaire d'une voiture de société peut utiliser le véhicule pour effectuer des déplacements tant privés que professionnels. On fera face à une utilisation mixte de cet avantage et la TVA déductible doit être déduite sur base du pourcentage d'utilisation

³⁰ JLM COMPTABILITE, "Comment bien facturer la revente voiture de société", <http://www.jlmcomptabilite.com>, (page consultée le 18 mars 2018)

³¹ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer pp 834

³² IPCF, 2015, « Guide impôts », 05/2015, édition Pelckmans, pp 585

³³ PCF, 2014, « Guide de la déclaration à l'impôt des sociétés 2014 », 05/2014, édition Kluwer, pp 171-172

³⁴ Art. 19, § 1, 2°, C.T.V.A.

professionnelle³⁵ du véhicule. Cette règle de limitation est applicable lorsque la société achète un véhicule ; elle devra par conséquent limiter la déduction de la TVA sur le prix d'achat en fonction de l'utilisation professionnelle. En cas de leasing, l'employeur devra également appliquer la limitation de la déduction de la TVA sur le prix de location en fonction du pourcentage d'usage professionnel du véhicule.

Pour déterminer le pourcentage de déduction de la TVA, il existe trois méthodes issues de la décision de l'administration TVA n° E.T.119.650³⁶. Chacune de ces méthodes sera illustrée à travers un exemple pour faciliter la compréhension des lecteurs.

a) Méthode 1

La première méthode reprend toutes les voitures de société considérées comme des immobilisations corporelles, que l'entreprise met à disposition à titre gratuit et pour une utilisation strictement privée.

Le principe est de tenir compte du départ de l'utilisation privée de la voiture déterminée sur base d'une estimation des kilomètres parcourus (y compris les kilomètres des déplacements domicile/lieu de travail).

i) Exemple méthode 1

Une société achète dans le courant de l'année 2016 un véhicule pour le mettre gratuitement à la disposition de son dirigeant d'entreprise. Le prix d'achat de la voiture est de 50.000,00 € + 10.500,00 € de TVA. En accord avec l'administration fiscale, la voiture est utilisée comme suit : 15.000 km pour les trajets domicile-lieu de travail, 7.000 km pour les autres trajets privés et 8.000 km pour les déplacements professionnels. Dans cette hypothèse, le véhicule est utilisé à des fins privées à concurrence de 73%.

Par conséquent, le droit à la déduction de la TVA résultant de l'acquisition de la voiture est égal à $10.500,00 \text{ €} \times 27 \% \text{ d'utilisation professionnelle} = 2.835,00 \text{ €}$.

³⁵ THILMANY J., 2017, "L'impôt des sociétés", pp 42

³⁶ BDO, 2016, « Déduction TVA voitures de société : trois méthodes de calcul », <https://www.bdo.be> (page consultée le 11 novembre 2017)

Si en 2017 il y a une modification du pourcentage d'utilisation privée, il y aura par conséquent une révision³⁷ en faveur de la société. Par exemple, on remarque qu'en 2017 l'utilisation privée est passée de 73% à 60%, le montant de la TVA en faveur de la société est de : $(10.500,00 \times 40\%) - (10.500,00 \times 27\%)/5$ ans.

Le principe de la révision est le suivant : « *En cas de déduction partielle, le montant de la déduction fait l'objet d'une détermination provisoire. Il est régularisé après l'expiration de l'année au cours de laquelle le droit à la déduction a pris naissance.* »³⁸

Pour les biens d'investissements, la révision s'effectuera sur un délai de 5 ans³⁹ et pour les biens immeubles, le délai est porté à 15 ans⁴⁰.

Pour cette méthode, la société devra tenir à jour un registre avec les trajets effectués. Cela peut être par exemple un carnet, un programme informatisé ou un GPS.

b) Méthode 2

Cette deuxième méthode repose sur un calcul semi-forfaitaire. La particularité de cette option repose sur le fait que la voiture doit être utilisée par un seul utilisateur et aussi qu'il n'y a qu'un seul véhicule par utilisateur.

La formule est la suivante :

- $(\text{Distance domicile-lieu de travail} \times 2 \times 200 + 6000 \times 100) / \text{distance totale}$

Le pourcentage d'utilisation professionnelle est égal à la différence entre 100% - le pourcentage d'utilisation privée.

La distance domicile-lieu de travail, c'est la distance entre le domicile du travailleur et son lieu de travail en km

³⁷ THILMANY J., 2017, « T.V.A », U.C.L. Mons, pp 42

³⁸ Art 18. §1, C.T.V.A.

³⁹ THILMANY J., 2017, « T.V.A », U.C.L. Mons, pp 45

⁴⁰ Art 18. §2, C.T.V.A.

2 = c'est le trajet aller et retour

200 = c'est le nombre de jour en travail par an

6000 = ce sont les déplacements privés supplémentaires forfaitaires

Distance totale = c'est la distance parcourue en km pendant une année civile

La particularité de cette méthode est que le contribuable ne pourra déduire la tva qu'à concurrence du résultat, qu'il a obtenu grâce à cette formule.

L'avantage cette deuxième méthode est que, si on se place du côté de la société, cette dernière pourra combiner la première et la seconde méthode. La société devra alors tenir un registre avec les trajets parcourus via la formule semi-forfaitaire. Si l'entreprise choisit cette méthode, la société sera tenue de l'appliquer durant toute l'année.

c) Méthode 3

La dernière méthode est un forfait général de 35%⁴¹. Ceux-ci représentent l'utilisation professionnelle. Cela signifie par conséquent que la déduction de la taxe est limitée à ce pourcentage. Ce forfait est applicable pour toutes les voitures de sociétés et ce, pendant trois années civiles. Contrairement à la deuxième méthode, la société ne peut pas combiner cette dernière méthode avec les deux autres.

Il est à noter que dans la première et la seconde méthode, lorsque l'utilisation professionnelle d'un véhicule est supérieur à 50%, la déduction sera limitée qu'à 50%.

Par contre, si l'utilisation professionnelle est inférieure à 50%, le pourcentage de déduction est égal au pourcentage d'utilisation professionnelle.

Pour les camionnettes⁴², il existe deux méthodes pour le calcul de la déduction de la TVA. Soit la société applique la première méthode et devra tenir un registre avec les trajets

⁴¹ WOLTERS KLUWER, 2017, "La TVA sur les véhicules: tous les pièges à éviter", <https://taxworld.wolterskluwer.be>, (page consultée le 18 mars 2018)

⁴² DELOITTE, 2017, « Charges déductibles », pp. 14-21 (page consultée le 15 octobre 2017)

effectués, soit elle dispose d'un forfait de 85% ; dès lors, 15% restants sont considérés comme des frais d'achat, de location, de carburant qui ne sont pas déductibles.

Pour appliquer cette « quatrième » méthode, il faut que la camionnette soit utilisée de manière à transporter des biens dans le cadre de l'activité économique.

Les assujettis qui ne peuvent pas satisfaire aux conditions citées ci-dessous pourront toutefois appliquer le forfait général de 35% et l'adopter pendant au moins trois ans.

1.7. La cotisation de solidarité

Depuis le 01/01/1997, le patron qui met à disposition une voiture de société pour une utilisation privée du véhicule et également pour le trajet domicile-lieu de travail, ce dernier est redevable d'une cotisation de solidarité qu'on nomme aussi « taxe CO2 »⁴³. Cette cotisation n'est applicable que pour les salariés mais pas pour les indépendants et les dirigeants d'entreprise, sauf s'ils sont assujettis à la sécurité sociale des travailleurs.

Dès le 1^{er} janvier 2005, la cotisation de solidarité pour l'usage privé d'une voiture de société consiste, en un montant forfaitaire et qui est payable trimestriellement par voiture de société que l'employeur met à disposition. La taxe CO2 (synonyme de la cotisation de solidarité) est due indépendamment de la participation financière payée par le travailleur mais aussi par rapport à la hauteur de la participation qu'il a versé. La cotisation de solidarité est considérée comme une charge professionnelle, elle est donc entièrement⁴⁴ déductible dans le chef de la société.

Le montant de la taxe de CO2 est influencé par l'indice-santé du mois de septembre 2004 (114,08€) et corrigé le 1^{er} janvier de chaque année par rapport à la formule suivante : le montant de base multiplié par l'indice-santé du mois de septembre de l'année qui précède celle durant laquelle le nouveau montant est applicable (144,97⁴⁵ pour 2017) et ce montant est divisé par l'indice-santé du mois de septembre 2004.

⁴³ IPCF, 2014, « Guide de la déclaration à l'impôt des sociétés 2014 », 05/2014, édition Kluwer, pp 172

⁴⁴ IPCF, 2014, « Guide de la déclaration à l'impôt des sociétés 2014 », 05/2014, édition Kluwer, pp 178

⁴⁵ SECUREX, 2016, « Voiture de société - Quelle cotisation de solidarité en 2017 ? », 07/11/2016, <http://www.securex.eu> (page consultée le 30 janvier /2018)

Le montant mensuel minimum de la cotisation de solidarité s'élève à 26,01€ et elle est calculée en fonction du taux d'émission de CO₂ de la voiture de société. Voici les formules qui permettent de calculer la cotisation de solidarité :

Carburant	Formule	Coefficient d'indexation
Diesel	$((\text{taux CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 600) / 12$	x 1,2488
Essence	$((\text{taux CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 768) / 12$	x 1,2488
LPG	$((\text{taux CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 990) / 12$	x 1,2488
Electrique	20,83 €	x 1,2488

Figure 4 : formules pour le calcul de la cotisation de solidarité (UCM, 2017)

Le coefficient d'indexation est de 1,2488 pour l'année 2017 et pour 2016, il était de 1,2267⁴⁶.

Par exemple : un employeur met à disposition de son salarié une voiture de société alimentée au diesel, dont le taux d'émission de CO₂ est 180 gr/km. La cotisation de solidarité mensuelle s'élève donc à $((180 \times 9 \text{ €}) - 600) / 12 \times 1,2488 = 106,15 \text{ €}$.

Lorsque le taux d'émission n'est pas connu, l'administration fixe par défaut 182⁴⁷gr/km pour les voitures alimentées à l'essence et pour les voitures diesel est de 165gr/km.

1.7.1. Quelles sont les voitures concernées ?

La cotisation de solidarité est due pour les déplacements domicile-lieu de travail et également pour les déplacements purement privés. Dans le cas où la société dispose d'un parc automobile qui repose sur un contrat de leasing, cette hypothèse rentre également dans le champ d'application de cette taxe de CO₂.

⁴⁶ UCM, 2016, « Cotisation CO₂ : le coefficient d'indexation pour 2017 », 13/10/2016, <https://www.ucm.be>, (page consultée le 30 janvier 2018)

⁴⁷ CLAEYS & ENGELS, 2017, « L'usage privé d'un véhicule de société », 01/08/2017, <https://www.edenred.be>, (page consultée le 02 septembre 2017)

Les voitures de société concernées doivent faire partie de la catégorie M1 ou N1⁴⁸. Tout d'abord, la catégorie M1 reprend les voitures utilisées à la fois pour le privé et le professionnel et les minibus. Ensuite, la catégorie N1 reprend les véhicules mixtes utilisés pour le transport de marchandises, les remorques et les véhicules utilitaires dont le poids n'excède pas 3.500 kg.

Dans la situation, où le travailleur utilise exclusivement un véhicule utilitaire pour ses déplacements domicile-lieu de travail, sans qu'il y ait une utilisation privée, la taxe de solidarité n'est pas due.

Par contre, si le travailleur utilise une voiture ordinaire et qu'il effectue des déplacements de son domicile vers un lieu de travail qui n'est pas fixe, ces déplacements ne seront pas considérés comme des déplacements domicile-lieu de travail. Cette hypothèse est liée à la règle des « 40 jours » que je expliciterai plus tard dans ce mémoire

Lorsqu'il y a une utilisation privée de la voiture de société, la cotisation de solidarité est due chaque mois au cours duquel, le travailleur a disposé du véhicule mis à disposition par son employeur, même si le travailleur n'a pas utilisé la voiture de société le mois complet.

Dans l'hypothèse, où le travailleur désire changer de voiture de société en cours d'année, l'ONSS part du principe qu'on tiendra en compte du véhicule le plus utilisé pour calculer la taxe CO2. Si le travailleur utilise plusieurs voitures de société, la cotisation est due pour chaque véhicule qu'il utilise.

Pour la détermination de l'avantage de toute nature « voiture » dans le cadre du calcul du précompte professionnel et du salaire, il faut tenir compte pour un mois déterminé, du nombre de jours effectifs.

Par exemple : un avantage de toute nature imposable « voiture » s'élève à 3.500,00 €, cet avantage s'élève à 297,26 € à savoir $(3.500,00 \times 31/365) = 297,26$ € pour le calcul du

⁴⁸ SECURITE SOCIALE, 2017, "Instructions administratives ONSS-2017/4", <https://www.socialsecurity.be>, (page consultée le 30 janvier 2018)

précompte professionnel et du salaire mensuel du mois de mai est à 287,67€ à savoir $(3.500,00 \times 30/365)$ pour le mois de juin.

Voici un tableau récapitulatif qui reprend, les situations où la cotisation de solidarité est due ou non.

Type de véhicule	Déplacements domicile-lieu fixe de travail	Déplacements domicile-lieu variable de travail	Usage privé	Cotisation de solidarité
Véhicule ordinaire	Oui	Non	Oui	Oui
	Oui	Non	Non	Oui
	Non	Oui	Oui	Oui
	Non	Oui	Non	Non
	Déplacements domicile-lieu de travail		Usage privé	Cotisation de solidarité
Véhicule utilitaire	Non		Oui	Oui
	Non		Non	Non

Figure 5 : tableau récapitulatif de la cotisation de solidarité (GROUPS, 2014)

1.7.2. L'intervention payée par le travailleur influence-t-elle la cotisation de solidarité ?

Si le travailleur veut payer une intervention pour l'utilisation privée de la voiture, cette contribution n'influence en aucun cas le montant de la taxe CO2.

1.8. La règle des 40 jours

Cette règle de 40 jours est importante car elle définit un lieu de travail « fixe ». Lorsqu'un employé effectue le trajet domicile-lieu de travail et qu'il utilise son véhicule pour un usage privé, il recevra de son employeur un remboursement qui n'est exonéré que pour maximum 390,00 € (pour les revenus de 2017).

Sur le plan fiscal, lorsque l'employeur met à disposition une voiture de société pour un usage privé, celui-ci sera redevable de la cotisation de solidarité calculée sur base de l'émission de CO2 de la voiture. La loi considère un lieu de travail fixe comme

étant : « l'endroit où le travailleur fournit effectivement des prestations d'une certaine ampleur et où le travailleur se rend au moins 40 jours par an, que ces jours soient consécutifs ou non⁴⁹ ». Dès que ce quota de 40 jours par an est atteint, l'employeur est redevable de cette cotisation de solidarité pour toute l'année.

1.9. Les déductions fiscales au niveau de l'impôt des sociétés

A l'impôt des sociétés, le pourcentage de déduction des frais de la voiture de société dépend de l'émission de CO₂ du véhicule⁵⁰.

a) La déduction des frais professionnels des véhicules mixtes

A partir du 01/01/2010:

Emissions de CO ₂		Déduction
Diesel	Essence	%
0 g	0 g	120
≤ 60 g	≤ 60 g	100
61 g à 105 g	61 g à 105 g	90
106 g à 115 g	106 g à 125 g	80
116 g à 145 g	126 g à 155 g	75
146 g à 170 g	156 g à 180 g	70
171 g à 195 g	181 g à 205 g	60
> 195 g	> 205 g	50

Figure n°6 : déductibilité en fonction des émissions de CO₂ (DELOITTE, 2017)

Toutefois, cette limitation de la déduction est applicable pour les frais de la voiture, sauf les frais de carburants et les frais de financement.

⁴⁹ THEMELIN N., 2017, « La règle des 40 jours en matière de lieu fixe de travail », <http://www.hrsquare.be>, (page consultée le 15 mars 2018)

⁵⁰ DELOITTE, 2017, "Charges déductibles", <https://www2.deloitte.com>, (page consultée le 16 mars 2018)

Voici quelques exemples de frais qui sont déductibles en fonction du taux de CO2 :

- Les frais de GPS
- Les frais d'entretien
- Les amortissements
- Les frais d'assurance
- etc.

b) La déductibilité des frais de carburant

Lorsque la société prend en charge le carburant, ces frais ne sont déductibles qu'à hauteur de 75%⁵¹ quelle que soit l'émission de CO2 de la voiture. Ce qui signifie, qu'il y a 25% qui ne sont pas déductibles et qui seront rejetés dans la rubrique « Dépense Non Admise ».

c) Les frais de financement

Contrairement aux autres frais évoqués précédemment, les frais de financement sont déductibles à 100% et ils ne sont pas soumis à la limitation de déduction.

Toutefois, les frais de financement sont déductibles à 100% que s'il est satisfait aux conditions suivantes⁵² :

- Le contrat de financement doit être pour une période de 24 mois au minimum
- Les charges de financement doivent être clairement et distinctement mentionnées
- Le taux d'intérêt ne dépasse pas plus de 3% de celui qui est appliqué par la Banque Nationale de Belgique.

d) Les moins-values de réalisation

Tout d'abord, une moins-value de réalisation est obtenue lorsqu'une société vend une voiture de société par exemple et que le prix de vente est inférieur à la valeur comptable de la voiture.

⁵¹ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer pp 834

⁵² TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer pp 828

La valeur catalogue s'obtient en faisant la différence entre la valeur d'acquisition d'un bien quelconque et les amortissements cumulés. J'illustrerai ces concepts à travers un exemple chiffré.

Exemple : une société a acquis en 2014 une voiture de société alimentée au diesel ; l'émission de CO₂ s'élève à 90gr/km et la valeur d'acquisition est de 35.000,00 €.

La société pourrait déduire 90% des frais étant donné qu'elle n'émet que 90gr/km.

1.10. Les frais de voiture non admis et l'avantage de toute nature

L'administration fiscale autorise de déduire les dépenses⁵³ non admises du montant de l'avantage de toute nature voiture à la condition que cette voiture de société soit utilisée pour des déplacements privés et que l'avantage est taxé au niveau du bénéficiaire via l'impôt des personnes physiques.

1.11. Moins de frais de voiture non admis lorsqu'un avantage de nature est imposé

Pour rappel, les frais qui résultent d'une utilisation privée d'un véhicule de société sont considérés comme étant des frais professionnels et par conséquent, ils sont entièrement déductibles dans le chef de la société, comme étant des charges salariales.

Comme je l'ai mentionné au point 1.8. « Les frais de voiture non admis et l'avantage de toute nature », les frais de la voiture de société qui sont rejetés en dépenses non admises peuvent être déduits du montant de l'avantage de toute nature qui se rapporte à une utilisation privée du véhicule. C'est la particularité de la méthode pragmatique qui sera explicitée plus loin dans ce mémoire.

⁵³ VANDEN HEEDE F., BUSINESS DATABASE, 2014, « Optimiser avantage de toute nature et dépenses non admise d'une voiture », <https://businessdatabase.indicator.be>, (page consultée le 30 janvier 2018)

En pratique⁵⁴, les sociétés prennent les frais de voiture non déductibles et les déduisent du montant de l'avantage.

C'est plus facile sur le plan administratif, car cela permet aux entreprises qui mettent à disposition des voitures de société d'éviter d'effectuer une ventilation entre les kilomètres privés et professionnels.

a) Les deux méthodes de calcul des frais de voiture non soumis à la limitation

Depuis la circulaire du 15/07/2014, la déductibilité des frais de voiture n'est pas totale, elle est limitée et les frais sont diminués de l'avantage imposable dans le chef du travailleur ou du dirigeant d'entreprise.

La première méthode est la méthode pragmatique. C'est cette méthode que les sociétés utilisent en pratique et qui est acceptée par l'administration fiscale.

La seconde méthode dite de l'usage réel consiste à calculer les dépenses non admise en fonction de l'utilisation professionnelle de la voiture. Pour les frais de carburant, l'entreprise limitera telles frais au pourcentage d'utilisation professionnelle et la partie non déductible résultant du taux de CO2 du véhicule.

b) Diminution des frais de voiture en limitant l'avantage de toute nature

Cette partie est consacrée à l'explication de la méthode pragmatique énoncée dans le point ci-dessus.

La méthode pragmatique consiste à réduire les frais de carburant de la société de l'avantage de nature imposable (la voiture de société) multiplié par 30%. Pour tous les autres frais résultant de la voiture de société sans oublier les amortissements, ce sera à 70%⁵⁵.

⁵⁴ VANDEN HEEDE F., BUSINESS DATABASE, 2014, « Optimiser avantage de toute nature et dépenses non admise d'une voiture », <https://businessdatabase.indicator.be>, (page consultée le 30 janvier 2018)

⁵⁵ DELOITTE, 2017, « Charges déductibles », pp. 16 (page consultée le 15 octobre 2017)

Par la suite, la société devra adapter la limitation sur ses frais de voiture réduits en fonction du pourcentage de CO2. Pour les autres frais de la voiture et pour le carburant, la société devra faire un rejet de 25%⁵⁶ des frais de carburant.

Ce point, je l'illustre à travers un exemple chiffré afin d'améliorer la compréhension.

Tout d'abord, il faut la valeur catalogue de la voiture. Dans ce cas, la société met à disposition de son dirigeant d'entreprise une Audi A3.

Le prix d'achat de la voiture est de 75.000,00 € HTVA et le concessionnaire a accordé à l'entreprise une remise de 5.000,00 €. La valeur catalogue se calcule de cette façon :

Prix d'achat HTVA	75.0000,00
- Remise	5.000,00
= Prix net	70.000,00
+ TVA	14.700,00
+ Remise	5.000,00
= <u>Valeur catalogue</u>	<u>89.700,00</u>

Cette voiture est alimentée au diesel, le taux d'émission de CO2 de ce véhicule est fixé à 160 g/km et elle a été immatriculée le 01/08/2016.

Ensuite, nous devons déterminer le coefficient de correction de la voiture sur base de ce tableau :

Période écoulée depuis la première inscription du véhicule (un mois entamé compte pour un mois entier)	Pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération lors du calcul de l'avantage
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
A partir de 61 mois	70%

⁵⁶ DELOITTE, 2017, « Charges déductibles », pp. 17 (page consultée le 15 octobre 2017)

- 01/08/2016 au 31/07/2017 = 100%
- 01/08/2017 au 31/12/2017 = 94%

Le pourcentage d'émission de CO₂ s'élève à : $5,5 \% + 0,1\% (160 - 87) = 12,8\%$.
Dorénavant, nous disposons de tous les éléments pour calculer la valeur de l'avantage de toute nature taxable.

L'avantage de toute nature Audi en deux étapes : $(89.700,00 \times 6/7 \times 100\% \times 12,8\%) \times 213/366 = 5.727,36 \text{ €}$

- Il faut calculer un prorata car le travailleur n'a pas disposé de la voiture une année complète. Il faut prendre de janvier à juillet)

Ensuite, la seconde étape : $(89.700,00 \times 6/7 \times 94\% \times 12,8\%) \times 153/366 = 3.867,17 \text{ €}$

⇒ **L'avantage de toute nature total est de = $(5.727,36 + 3.903,11) = 9.594,53 \text{ €}$**

La société a comptabilisé en charge toute une série de frais relatifs à ce véhicule en voici quelques-uns :

- Entretien et réparations Audi = 700,00 €
- Carburant = 3.500,00 €
- Assurance = 3.600,00 €
- Taxe = 600,00 €
- Renting Audi = 18.000,00 €

Déterminons les dépenses non admises relatives au carburant et des autres frais de la voiture.

Frais de carburant = 3.500,00 €

- Valeur de l'avantage de toute nature = $9.594,53 \text{ €} \times 30 \%$
= $621,64 \text{ €} \times 25\% = 155,41 \text{ €}$

Cette voiture émet 160 g/km, la société ne pourra déduire que 70% des frais. La société pourra déduire l'ensemble des dépenses non admises au montant de l'avantage de toute nature imposable.

Entretiens et réparations Audi = 700,00 €

Assurance = 3.600,00 €

Taxe = 600,00 €

Renting Audi = 18.000,00 €

- Valeur de l'avantage de toute nature = 9.594,53 € x 70 %

= 16.183,83 € x 30 % = 4.855,15 €

Total des dépenses non admises = 155,41€ + 4.855,15 € = 5.010,56 €

Au niveau de la déclaration à l'impôt des sociétés, deux codes qui sont concernés :

- Le code 1205 : 5.010,56 € (ce montant reprend le total des « autres frais » et la partie des frais de carburant qui n'est pas déductible
- Le code 1206 : 3.837,81 (ce montant correspond au montant de l'avantage de toute nature imposable (9.594,53 € x 40%) **car la société intervient dans les frais de carburant.**

c) Paiement d'une intervention personnelle

D'un point de vue fiscal, lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise dispose d'une voiture de société, qu'il effectue avec ce véhicule des déplacements privés et qu'il paie une contribution personnelle pour l'usage du véhicule, cette participation sera imputée sur la rémunération nette. Dans le cas où l'intervention du travailleur est au moins égale à l'avantage imposable, ce dernier ne sera plus imposé.

Par exemple, si l'avantage de nature imposable s'élève à 2.000,00 € et le travailleur paie une participation de 2.000,00€, comme je l'ai mentionné précédemment, on peut déduire du montant imposable l'intervention personnelle ; $(2.000,00 - 2.000,00) = 0,00$ €.

Par contre, si l'intervention est inférieure à l'avantage, c'est seulement la différence entre l'avantage et l'intervention personnelle qui sera imposée.

Du côté de la société, comme je l'ai explicité au point 1.4. « La limitation 6/7 », Il y a également un changement au niveau des interventions personnelles payées par le travailleur pour l'utilisation de la voiture à des fins privées. Auparavant, l'intervention pouvait être déduite de l'avantage imposable (résultant d'une utilisation privée) avant la taxation mais, actuellement, les sociétés ne peuvent plus déduire l'intervention du travailleur : elle restera déductible au niveau de l'impôt des personnes physiques⁵⁷.

⁵⁷ Art. 36, § 2, al 10, CIR 1992

2. La voiture de société au point de vue du travailleur

Pour cette partie, où je me focaliserai sur les bénéficiaires d'une voiture de société, je suivrai la même méthodologie que pour la première partie « la voiture de société au point de vue de l'entreprise » et de démontrer les principes et les subtilités au niveau de l'impôt des personnes physiques.

Pour ce type d'impôt direct, il existe trois type de frais⁵⁸ que l'employé peut opter pour déduire ses frais professionnels, à savoir : le forfait, les frais réels et les frais réels-forfaitaires.

2.1. Le forfait

Le forfait est une méthode accessible aux employés, aux dirigeants d'entreprises (pour les dirigeants, le calcul du forfait est beaucoup plus simple et s'effectue en appliquant le taux de 3% sur l'ensemble de ses frais professionnels, avec un maximum de 2.440,00 €) ou aux professions libérales et qui couvrent tous les frais résultant d'un déplacement domicile-lieu de travail avec une voiture de société, les frais résultant d'un abonnement de train ou de bus. Le forfait est calculé sur base des pourcentages qui sont étroitement liés aux revenus du contribuable. Cette méthode est un droit absolu les contribuables ne sont pas obligés de justifier ces dépenses.

Les contribuables qui optent pour les frais forfaitaires ; ils bénéficient d'une exonération fiscale de l'indemnité versée par l'employeur pour les trajets domicile-lieu de travail⁵⁹. Cette exonération s'élève à 390,00 pour les revenus 2017, exercice d'imposition 2018.

⁵⁸ FILO-FISC, 2016, « L'impôt des personnes physiques », 29/11/2016, <http://www.filo-fisc.be>, (page consultée le 03 février 2018)

⁵⁹ IPCF, 2015, « Guide impôts », 05/2015, édition Pelckmans, pp 102

Pour les revenus 2017, exercice d'imposition 2018, le pourcentage de frais forfaitaire se calcule comme suit :

Tableau pour le forfait des frais professionnels :

Base de calcul des revenus 2017 (déclaration 2018)	Pourcentage des frais forfaitaires
€ 0,01 à € 5.870	28.7 %
€ 5.870 à € 11.670	10%
€ 11.670 à € 19.420	5 %
A partir de € 19.420	3%

Figure 7 : pourcentage frais forfaitaires en fonction des revenus pour les profits (UCM, 2017)

Pour la période imposable 2017, les frais forfaitaires sont limités à 4.060,00⁶⁰ €

Travailleurs	
Pourcentage	Plafonds
30 %	0 EUR - 8.620,00 EUR
11 %	8.620,00 EUR - 20.360,00 EUR
3 %	à partir de 20.360,00 EUR
Plafond maximum charges professionnelles forfaitaires	4.320,00 EUR
Chefs d'entreprise	
Pourcentage	Forfait maximum
3 %	2.440,00 EUR

Figure 8 : pourcentage frais forfaitaires en fonction des revenus pour salariés et chefs d'entreprise (SPF FINANCE, 2017)

Pour la période imposable 2017, les frais forfaitaires sont limités à 4.320,00€⁶¹.

⁶⁰ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer, pp 938

⁶¹ SPF FINANCE, "Forfait et frais réels", <https://finances.belgium.be>, (page consultée le 03 février 2018)

Néanmoins, les frais sont limités à 0,15€⁶² du km et cette limitation de déductibilité des frais est applicable, à la fois, pour les déplacements domicile-lieu de travail et pour les déplacements que l'entreprise ne prend pas en compte.

Pour savoir quelle est la méthode la plus intéressante, il faut comparer, sur TAX ON WEB, la situation du contribuable en appliquant le forfait et les frais réels ; le contribuable retiendra la méthode la plus avantageuse fiscalement.

2.2. Les frais réels

Un contribuable peut également opter de déduire de ses revenus professionnels les frais réels qu'il a exposés pour son activité professionnelle. Contrairement au forfait, où le contribuable ne devait pas prouver de tels frais, pour cette deuxième méthode, le contribuable doit prouver ses frais réels et apporter la preuve que c'est lui même qui supporte de tels frais (par exemple : via des factures, tickets de caisse). Les indépendants n'ont pas droit au forfait ; ils doivent automatiquement opter pour les frais réels.

Les contribuables peuvent pour une année utiliser cette méthode et l'année suivante, ils peuvent basculer sur la méthode du forfait.

Cette méthode consiste à couvrir tous les frais qui résultent d'une utilisation d'un véhicule avec lequel le contribuable effectue des déplacements domicile-lieu de travail. Les frais réels interviennent également pour couvrir tous les frais qui génèrent une facture (par exemple : le prix de l'abonnement de train, la facture d'entretien du vélo, etc.) ; cette méthode est également utilisée par le propriétaire d'un véhicule en cas de covoiturage. Cette méthode est utilisée obligatoirement par les indépendants pour déclarer leurs frais professionnels.

Il y a néanmoins des conditions pour appliquer la déduction des frais réels. Premièrement, il faut que ces frais aient un rapport avec l'activité professionnelle. Deuxièmement, ces charges doivent être supportées durant la période imposable et qu'elles sont consenties pour conserver ou acquérir des revenus imposables ; enfin, ces frais doivent être justifiés sur base d'éléments probants.

⁶² IPCF, 2015, « Guide impôts », 05/2015, édition Pelckmans, pp 567

2.3. Les frais réels-forfaitaires

La méthode des frais réels-forfaitaires est utilisée quand le contribuable fait une combinaison de moyens de transport autre que la voiture. Par exemple, un contribuable utilise son vélo pour aller jusqu'à la gare et ensuite, il prend le train pour se rendre à son lieu de travail. Les frais réels-forfaitaires sont limités à 0,15 du km mais la distance est limitée à maximum 100⁶³ km du trajet domicile-lieu de travail.

2.4. Fiche 280.10 : explication des codes sur les revenus professionnels

En ce qui concerne l'impôt des personnes physiques, le mieux pour le bénéficiaire d'une voiture de société, qui utilise celle-ci pour des déplacements domicile-lieu de travail, il serait plus intéressant pour lui fiscalement d'opter pour les frais forfaitaires plutôt que les frais réels, car ceux-ci seront limités au montant de l'avantage de toute nature.

Pour illustrer ce point de théorie, je prends l'hypothèse d'un travailleur qui, pour une année, opte pour le forfait et je compare cette situation à l'année prochaine, s'il opte pour les frais réels.

Exemple 1 : les charges forfaitaires

Un indépendant a à sa disposition une voiture de société et il effectue 75 km pour se rendre de son domicile à son lieu de travail. Il a travaillé 300 jours, il a recueilli durant l'imposable s'élève à 45.000,00 € de profit. Cette voiture est alimentée au diesel et l'émission de CO₂ est de 150 g/km. La valeur catalogue du véhicule est fixée à 40.000,00 € TVAC et il préfère opter pour les charges forfaitaires.

⇒ Le montant de l'avantage de toute nature imposable s'élève à $= (40.000,00 \times 6/7 \times 11,8\% \times 100\%) = 4.045,71$

⇒ Le montant du taux de CO₂ $= 5,5\% + 0,1\% \times (150-87) = 11,8\%$

⁶³ Art. 66 bis, CIR 1992

Fiche 281.10

9. Rémunération

a) Rémunération : 45.000,00

b) Avantages de toute nature (voiture) : $(4.045,71 - 390,00^{64}) = 3.655,71$

A) Total 9a à 9d = 48.655,71 €

Ce montant de 390,00 € représente l'exonération maximale des indemnités payées par l'employeur pour le remboursement des frais de déplacement.

17. Intervention dans les frais de déplacement

c) autre moyen de transport : 390,00

d) total = 390,00 €

Cadre IV

A. Rémunération ordinaire

1) Traitement, salaires, etc.

a) Suivant fiches : 48.655,71 €

Code (1250) : 48.655,71 €

10. Remboursement frais de déplacement du domicile lieu de travail

a) Code 12544 : 390,00 € => ce montant représente l'intervention de l'employeur

b) Code 1255 : 390,00 € => ce montant représente l'exonération fiscale pour les déplacement domicile-lieu de travail pour les revenus de 2017

Rappel : pour déterminer le revenu professionnel semi-net, il doit faire l'addition du code 1250 et 1254. Il faut ensuite réduire le montant obtenu par le code 1255.

⁶⁴ SPF FINANCES, 2017, « Déduction de frais de transport », <https://finances.belgium.be>, (page consultée le 20/04/2018)

Les frais forfaitaires seront calculés comme suit :

Tableau pour le forfait des frais professionnels :

Base de calcul des revenus 2017 (déclaration 2018)	Pourcentage des frais forfaitaires
€ 0,01 à € 5.870	28.7 %
€ 5.870 à € 11.670	10%
€ 11.670 à € 19.420	5 %
A partir de € 19.420	3%

$$(5.870,00 - 0,00) \times 28,7\% = 1.684,69 \text{ €}$$

$$(11.670,00 - 5.870,00) \times 10\% = 580,00 \text{ €}$$

$$(19.420,00 - 11.570,00) \times 5\% = 392,50 \text{ €}$$

$$(48.655,71 - 19.420,00) \times 3\% = 877,07 \text{ €}$$

Total : 3.534, 26 € (attention que le montant total pour le forfait est limité à 4.060,00 €)

Les revenus professionnel semi-net du travailleur s'élève à :

$$48.655,71 - 3.534,26 = 45.121,45 \text{ €}$$

Exemple 2 : les frais réels

C'est le même énoncé que l'exemple 1 mais, dans ce cas-ci, le travailleur préfère opter pour les frais réels.

Le montant de l'avantage de toute nature reste inchangé et il est toujours de :
4.045,71€

Le montant des frais réels s'élève à (75km x 2 aller-retour x 220 jours de travail) x 0,15€ du km = 4.950,00 € mais il est limité à la valeur de l'avantage de toute nature taxable, donc 4.045,71€.

Fiche 281.10

9. Rémunération

a) Rémunération : 45.000,00

b) Avantages de toute nature (voiture) : 4.045,71

A) Total 9a à 9d = 49.045,71 €

17. Intervention dans les frais de déplacement

c) autre moyen de transport : 390,00

d) total = 390,00 €

Cadre IV

A. Rémunération ordinaire

1) Traitement, salaires, etc.

a) Suivant fiches : 49.045,71 €

Code (1250) : 49.045,71 €

10. Remboursement frais de déplacement du domicile-lieu de travail

a) Code 12544 : 390,00 € => ce montant représente l'intervention de l'employeur

b) Code 1258 : 4.045,71 € => ce montant représente la valeur de l'avantage de toute nature

Rappel pour déterminer le revenu professionnel semi-net, il doit faire l'addition du code 1250 et 1254. Il faut ensuite réduire le montant obtenu par le code 1258.

⇒ Le revenu professionnel semi-net du travailleur s'élève à 45.121,45 €, si le contribuable opte pour les frais forfaitaires.

⇒ Le revenu professionnel semi-net du travailleur s'élève à 45.390,00 €, si le contribuable opte pour les frais réels.

Lorsque je compare la situation fiscale du contribuable soumis à l'impôt des personnes physiques, opter pour les frais forfaitaires sont plus avantageux que s'il avait choisi les frais réels. Je suggère aux contribuables qui ont une voiture de société et qui effectuent beaucoup

de kilomètres d'opter pour le forfait. Si on compare les deux situations, le contribuable qui a choisi les frais réels réalise une économie de 268,55 €.

L'entreprise devra imputer l'avantage imposable résultant de l'utilisation d'une voiture de société dans la fiche 281.10 pour un employé.

9a) l'entreprise indique la rémunération brute imposable de l'employé

9b) cette rubrique reprend la différence entre le montant de l'avantage de toute nature – 390,00⁶⁵€. Ces 390,00€ représentent l'indemnité reçue pour l'usage d'autres moyens de transport que les transports publics en commun, elle est exonérée à concurrence de 390,00 € (exercice d'imposition 2018, revenus 2017) ».

A) ce code représente la somme de la rubrique 9a) et de la rubrique 9d). Le montant obtenu de l'addition est repris dans le code 250 qui correspond au montant total de la rémunération imposable du contribuable.

Dans la rubrique 17a), on indiquera le montant de l'intervention de l'employeur si le travailleur utilise un transport en commun.

Le code 17b) reprend le montant de l'intervention de l'employeur si le travailleur utilise un transport collectif organisé. Ce type de transport est défini de cette façon : « le transport collectif organisé⁶⁶ est le transport en commun de travailleurs au moyen de tout véhicule adapté pour le transport d'au moins deux personnes (p. ex. voiture, voiture de société, moto, camion, camionnette, etc.). Les travailleurs qui utilisent ce transport collectif organisé bénéficient, sous certaines conditions, d'un régime fiscal préférentiel. Dans le cas spécifique où un travailleur passe prendre des collègues sur le chemin du travail avec sa voiture personnelle ou avec une voiture de société, ce transport collectif organisé est qualifié de "covoiturage" ».

Je reviendrai plus tard sur ce point pour expliquer quand ce transport sera exonéré et quand ce moyen de locomotion sera traité comme un avantage de toute nature imposable.

⁶⁵ SPF FINANCE, "Forfait et frais réels", <https://finances.belgium.be>, (page consultée le 03 février 2018)

⁶⁶ SECUREX, 2016, « Le transport collectif organisé », <http://www.securex.eu>, (page consultée le 10/10/2017)

Lorsqu'un employeur verse une indemnité pour les frais de transport, on doit limiter cette indemnité à maximum 390,00⁶⁷€ pour les revenus de l'année 2017, exercice d'imposition 2018. On encode ce montant dans la rubrique 17c)

17d) cette rubrique va reprendre le montant total des codes 17a) + 17b) + 17c). Le montant total est repris dans le code 254.

Si le travailleur opte pour les charges forfaitaires, le contribuable devra déclarer dans le code 255 l'exonération totale des frais de déplacement.

Ensuite, pour déterminer le montant sur lequel l'employé détermine son revenu professionnel semi-net, ce dernier procède au calcul suivant : $(1250) + (1254) - (1255)$.

2.5.La déductibilité des frais de voitures du point de l'IPP

Tous les frais qui résultent d'une voiture de société sont déductible à 75%⁶⁸ sauf un indépendant qui aurait contracté un emprunt pour acquérir le véhicule ; les intérêts résultant de cet emprunt sont intégralement déductibles. Avant 2010⁶⁹, les frais de carburant étaient déductibles à 100% ; dès cette date, le pourcentage de déductibilité n'est plus intégral : il est limité à 75%. Cette limitation de 75% n'est cependant pas applicable pour les véhicules utilitaires et les motos ; pour ceux-ci, il faut calculer le pourcentage d'utilisation professionnelle ; le résultat qui sera obtenu sera le taux utilisé pour déduire les frais résultant de la moto et/ou du véhicule utilitaire.

Un indépendant, qui n'est pas en société et qui veut calculer la partie déductible de ses frais (par exemple : les frais de carburants, les frais d'entretien, etc.), doit appliquer la limitation à 75% et comme je l'ai mentionné au paragraphe ci-dessus ; en plus, il devra appliquer le pourcentage d'utilisation professionnelle.

Sur le plan fiscal, il est beaucoup plus intéressant pour un indépendant d'opter pour un véhicule utilitaire comme une camionnette ou une moto, car la déductibilité des frais est

⁶⁷ PARTENA PROFESSIONAL, 2017, "Quelques nouveaux montants fiscaux à partir du 01.01.2017", <https://www.partena-professional.be>, (page consultée le 03 février 2018)

⁶⁸ IPCF, 2015, « Guide impôts », 05/2015, édition Pelckmans, pp 574

⁶⁹ FILO-FISC, 2017, "Fiscalité des voitures", <http://www.filo-fisc.be>, (page consultée le 12 décembre 2017)

importante (les frais sont 100% déductibles sauf s'il n'y pas d'utilisation privé) et beaucoup plus intéressante qu'une « simple » voiture ; l'indépendant devrait appliquer pour la déductibilité la limitation des 75% et en plus appliquer le pourcentage professionnel lié à l'utilisation de la voiture de société.

Voici un exemple simplifié qui permet de comprendre le contenu des paragraphes ci-dessus.

Exemple : un indépendant a effectué 50.000 km au total pour l'année 2017. Il a effectué 30.000 km pour se rendre chez ses clients. Il utilise sa voiture également pour des déplacements privés et ses frais de carburant s'élèvent 600,00€ pour l'année.

Dans un premier temps, l'indépendant devra calculer le pourcentage d'utilisation professionnelle de la voiture. Il procédera de la sorte : $(30.000/50.000) \times 100 = 60\%$.

Ce pourcentage représente l'utilisation professionnelle de la voiture il utilise 40% pour des besoins privés.

Pour savoir le montant des frais de carburant qu'il pourra déduire, l'indépendant devra appliquer sur ces frais le pourcentage lié à l'utilisation professionnelle et la limitation des 75%. Il obtiendra le montant suivant : $600,00 \times 60\% \times 75\% = 270,00$. Ce montant correspond à la partie des frais de carburant qui sont déductibles. Plus le pourcentage d'utilisation professionnelle est élevé, plus le montant déductible des frais sera élevé malgré la limitation des 75%.

2.6. Dans quel cas un transport organisé est-il considéré comme un avantage de toute nature taxable ?

a) Covoiturage avec un véhicule privé s'il est organisé par l'employeur

Le covoiturage consiste à l'utilisation d'un même véhicule par au moins deux personnes qui se rendent vers leur lieu de travail.

Pour rappel : « *un transport collectif organisé est le transport en commun de travailleurs au moyen de tout véhicule adapté pour le transport d'au moins deux personnes* »

(p. ex. voiture, voiture de société, moto, camion, camionnette, etc.). Les travailleurs qui utilisent ce transport collectif organisé bénéficient, sous certaines conditions, d'un régime fiscal préférentiel. Dans le cas spécifique où un travailleur passe prendre des collègues sur le chemin du travail avec sa voiture personnelle ou avec une voiture de société, ce transport collectif organisé est qualifié de "covoiturage" »⁷⁰.

Comme je l'ai mentionné aux points précédents, le travailleur a le droit d'appliquer une déduction forfaitaire des frais professionnels ou d'appliquer les frais réels.

S'il y a présence de covoiturage et que les utilisateurs choisissent le forfait pour les frais professionnels, ils bénéficient d'une exemption plus élevée, voire de la totalité de l'indemnité reçue pour le déplacement domicile-lieu de travail octroyé par leur employeur. Par contre, si les utilisateurs désirent d'opter la déduction des frais professionnels via la méthode des frais réels, ils bénéficient plus de l'exonération forfaitaire. De plus le chauffeur aura un « forfait » de 0,15€ du km parcouru et le passager aura le choix entre un « forfait » de 0,15€ du km parcouru ou une intervention réelle dans le covoiturage limité à 75%.

Ce régime préférentiel se concrétise par une augmentation de l'exonération fiscale de l'indemnité reçue pour les déplacements domicile-lieu de travail. Cette exonération applicable à la fois pour le chauffeur que pour le covoitreur.

Pour rappel lorsque vous utilisez seul une voiture et que vous effectuez des déplacements domicile-lieu de travail, l'exonération maximale de l'indemnité reçue par l'employeur est de 390,00 € pour la période imposable 2017, exercice d'imposition 2018.

b) Conditions d'exonération relatives au transport collectif organisé

Comme évoqué précédemment, si le chauffeur ou le passager optent pour la méthode du forfait, ils bénéficient d'une plus grande exonération fiscale sur l'indemnité relative au trajet domicile-lieu de travail.

⁷⁰ SECUREX, 2016, « Le transport collectif organisé », <http://www.securex.eu> , (page consultée le 10/10/2017)

Pour obtenir ce régime préférentiel, l'employeur doit respecter certaines conditions. Premièrement, ce type de transport est organisé par l'employeur. En effet, le patron qui met à disposition le véhicule doit dès le départ fixer les règles par rapport aux conditions d'utilisation de ce moyen de transport ; il doit également établir les modalités et les formalités liées aux paiements d'indemnités, seront considérées comme des interventions du travailleur qui utilise le moyen de transport pour effectuer le trajet domicile-lieu de travail.

Pour ce faire, l'employeur établira une convention collective de travail, qui reprendra les points du paragraphe précédent.

Deuxièmement, l'employeur est également responsable de la surveillance liée à l'utilisation du véhicule. Il doit s'assurer que ses employés font réellement du covoiturage.

Finalement, la limite de l'exonération dont le chauffeur et le passager peuvent bénéficier est limitée à deux possibilités :

- La première option est que l'employeur détermine lui-même le montant de l'exonération fiscale. Il indique ce montant dans la fiche individuelle (par exemple 281.10) en rubrique 18b

18. INTERVENTION DANS LES FRAIS DE DEPLACEMENT :		
a) Transport public en commun :		.....
b) Transport collectif organisé ☐ OUI		.....
c) Autre moyen de transport :		.....
d) TOTAL (18a + 18b + 18c) :		254

Figure 9 : fiche 281.10 rubrique 18 « interventions dans les frais de déplacement » (SPF FINANCE 2017)

- Soit l'entreprise peut collaborer avec des entreprises externes qui calculent elles-mêmes l'exonération fiscale. Ces dernières renvoient une attestation qui servira d'élément probant vis à vis du fisc (voir cette attestation annexe 1 page 146).

c) Quelle est la limite de cette exonération majorée ?

Dans le cas où, il y a covoiturage et que l'employeur l'organise, le chauffeur et le passager peuvent bénéficier d'une exonération fiscale plus élevée sur leur indemnisation de déplacement.

Néanmoins, il y a une limite à cette exonération et celle-ci correspond : « *au prix de revient d'un abonnement mensuel de train en 1^{ère} classe* ». La formule est la suivante :

$(\text{La distance covoiturée} \times \text{le nombre de jours de covoiturage}) / 20^{71}$.

Afin d'en améliorer la compréhension, je vais illustrer cela à travers un exemple chiffré.

Exemple : Bruno et Michel font du covoiturage. Bruno roule tous les jours et ils effectuent 75 km avec Michel pour se rendre à leur lieu de travail. Ils travaillent tous les deux 220 jours dans l'année. Ils ont choisi la méthode du forfait pour leurs frais professionnels et leur patron a respecté les conditions pour le covoiturage.

Leur employeur leur verse à tout deux une indemnité de 950,00 € pour les déplacements domicile-lieu de travail.

Etant donné, qu'ils sont en situation de covoiturage et leur patron l'organise, ils peuvent bénéficier d'une exonération de l'indemnité domicile-lieu de travail. Pour ce faire, l'employeur va appliquer la formule suivante pour déterminer le montant de l'exonération maximale :

Légende :

- 284,00 € correspond au prix d'un abonnement mensuel de train 1^{ère} en fonction des kilomètres parcourus. Voir annexe 2 page 147

⁷¹ TAXISTOP, 2018, « Manuel fiscal pour les covoitureurs », <http://ws.carpool.be>, (page consultée le 24/04/2018)

- 220 correspond aux nombres de jours de travail

$(284,00 \times 220) / 20 = 3.124,00 \text{ €}$ ce montant représente l'exonération maximale

Par conséquent, l'indemnisation que Bruno et Michel vont bénéficier sera 970,00 € au lieu 390,00 €. Il faut savoir, lorsqu'une indemnité versée par l'employeur pour les déplacements domicile-lieu de travail est inférieure au montant de l'exonération maximale, les contribuables bénéficieront d'une exemption complète de leur indemnité de déplacement payée par leur employeur.

d) Comment remplir sa déclaration fiscale : choix du forfait

Si le contribuable opte pour la méthode du forfait pour déduire ses frais professionnels, il retrouvera dans la fiche 281.10 le code 1254 qui reprendra le montant total de l'indemnité reçue par l'employeur pour le déplacement domicile-lieu de travail.

Le code 1255 reprendra le montant de l'exonération à laquelle le covoitureur a droit. Il y a deux manières pour reporter cette exonération dans la déclaration fiscale. La première méthode consiste dans le fait que l'employeur calcule lui-même le montant de l'exonération et qui reporte le montant obtenu dans le code 18b « transport collectif organisé » ; dans le code 1255, il suffit juste de recopier le même montant déclaré en 18b et cocher « OUI ».

La seconde méthode consiste dans le fait que l'employeur ne paie pas d'indemnité mais il organise le covoiturage, en mettant à disposition une voiture de société. Dans ce cas, le chauffeur et le passager pourront cocher dans leur déclaration la case 18b et cocher « OUI ».

b) de 1999 à 2014 : montant qui devient imposable en 2015 :	1248-13	2248-80
5. Pécules de vacances anticipés (autres que visés sous 13, b et 14, b) :	1251-10	2251-77
6. Arriérés (autres que visés sous 13, c et 14, c) :		
a) ordinaires :	1252-09	2252-76
b) pour préavis presté qui entrent en ligne de compte pour l'exonération :	1307-51	2307-21
7. Indemnités de dédit (autres que visées sous 13, d et 14, d) et indemnités de reclassement :		
a) qui entrent en ligne de compte pour l'exonération :	1262-96	2262-66
b) autres :	1308-50	2308-20
8. Rémunérations de décembre 2015 (autorité publique) :		
a) ordinaires :	1247-14	2247-81
b) pour préavis presté qui entrent en ligne de compte pour l'exonération :	1309-49	2309-19
9. Remboursement des frais de déplacement du domicile au lieu de travail : a) montant total :	1254-07	2254-74
b) exonération :	1255-06	2255-73
10. Avantages non récurrents liés aux résultats : a) ordinaires :	1242-19	2242-86
b) arriérés :	1243-18	2243-85
c) exonération :	1244-17	2244-84
11. Interventions de l'employeur dans l'achat d'un pc privé :		
a) montant total des interventions :	1240-21	2240-88
b) exonération :	1241-20	2241-87
12. Rémunérations des travailleurs occasionnels de l'horeca, imposables au taux de 33 p.c. :	1263-95	2263-65
13. Rémunérations obtenues par des sportifs dans le cadre de leurs prestations sportives :		
a) traitements, salaires, etc. : 1° ordinaires :	1273-85	2273-55
2° pour préavis presté qui entrent en		

Figure 10 : fiche 281.10 rubrique « remboursement des frais de déplacement du domicile au lieu de travail (SPF FINANCE, 2017)

Exemple : selon l'énoncé au point précédent, Bruno va devoir remplir les codes cette manière.

(1254) = 970,00 €

(1255) = 970,00 € et non pas les 390,00 € qui correspond à l'exonération maximale de l'indemnité reçue par l'employeur pour les déplacements domicile-lieu de travail.

e) La particularité si le covoiturage n'a pas été effectué toute l'année :

Dans le cas où le covoiturage n'a pas eu lieu toute l'année, l'indemnité totale reçue par l'employeur ne sera plus déclarée en 18b « transport collectif organisé » mais en 18c « autre moyen de transport ». A partir du moment où le covoiturage n'est plus effectué, le contribuable qui a effectué seul le trajet domicile vers le lieu de travail pourra bénéficier d'une exemption supplémentaire de 390,00€. Par conséquent, le code 1255 reprendra l'exonération totale déclarée en 18b « transport collectif organisé » + 390,00€.

Attention, il faut savoir que le montant que le contribuable ou l'employeur déclarera au code 1255 ne peut pas être supérieur à l'indemnisation reçue pour le déplacement domicile-lieu de travail (ce montant est indiqué au code 1254).

Voici un exemple qui illustre le paragraphe ci-dessus. Par hypothèse, l'entreprise fait appel à une société externe pour calculer l'exonération liée au covoiturage.

Exemple 1 : l'entreprise reçoit l'attestation de covoiturage et indique une exonération de 1.300,00€. L'employeur verse à son travailleur une indemnité de 1.000,00€.

Raisonnement : le travailleur pourra déduire l'entièreté de l'indemnité reçue par son employeur car celle-ci est inférieure au montant déterminé par la société externe. Le travailleur peut reporter dans sa déclaration au code 1255 les 1.000,00€.

Exemple 2 : l'entreprise reçoit l'attestation de covoiturage et indique une exonération 500,00€. L'employeur verse à son travailleur une indemnité de 1.000,00€. De plus, le contribuable n'a pas été effectué toute l'année du covoiturage. L'indemnité résultant de la méthode forfaitaire est de 390,00€.

Raisonnement : dans ce cas-ci, le travailleur pourra reporter en code 18b « transport collectif organisé » l'entièreté de l'indemnité qui a été calculé par l'entreprise externe, à savoir les 500,00€ et le code 18c « autre moyen de transport » reprendra la différence entre la limite et l'indemnisation, à savoir 500,00 €. Le code 1254 va reprendre le montant aux code 18b et 18c pour un total de (1.000,00 €). Dans le code 1255, l'exonération totale dont le travailleur bénéficiera est de (500,00€ + 390,00€).

Il est aisé de remarquer que la seconde hypothèse est plus intéressante fiscalement que la première.

f) Comment remplir sa déclaration fiscale : choix des frais réels

Si le chauffeur ou le passager choisit la méthode de déduction des frais professionnels via les frais réels, il ne peut bénéficier des mêmes avantages issus du forfait. En effet, le contribuable devra choisir soit les frais réels, soit la méthode forfaitaire.

La méthode des frais réels impose au contribuable, une limitation de 0,15€ du km pour les déplacements domicile-lieu de travail. Celle-ci est applicable pour le chauffeur et également pour le/les covoitureur(s), mais ces derniers sont soumis à une limitation de 100km, qui n'est pas applicable pour le chauffeur⁷².

Exemple : Bruno et Michel font du covoiturage. Bruno roule tous les jours et effectue 75 km avec Michel pour se rendre à leur lieu de travail. Ils travaillent tous les deux 220 jours dans l'année.

Raisonnement :

- Pour Bruno, le montant de son indemnité s'élève à $(2 \times 75 \times 220) \times 0,15 = 4950,00$
- Pour Michel, le montant de l'indemnité sera le même.

Tous les deux peuvent déclarer 4950,00 d'indemnité car, d'une part, Michel ne dépasse pas la limitation des 100km étant donné qu'il est le passager et, d'autre part, Bruno étant le chauffeur, n'est pas soumis à cette limite.

Si on opte pour les frais réels, le code 1254 reste d'application mais plus le code 1255, car ce code est seulement applicable si et seulement si les contribuables choisissent les frais forfaitaires. Ce dernier code sera remplacé par le 1258 dans lequel le contribuable déclare ses frais réels.

g) Le forfait ou les frais réels ?

Le choix entre ces deux méthodes repose principalement sur la question suivante : « *quelle est la méthode la plus intéressante fiscalement ?* ». Comme évoqué ci-dessus, le contribuable ne peut pas combiner les deux méthodes, il doit comparer et opter pour l'une ou l'autre. Par contre, rien ne lui interdit d'opter pour, une année donnée, la méthode forfaitaire et, l'année suivante, il choisit la méthode des frais réels.

⁷² TAXISTOP, 2018, « Manuel fiscal pour les covoitureurs », <http://ws.carpool.be>, (page consultée le 24/04/2018)

Voici une astuce qui permet au contribuable de faire facilement un choix. Cette ruse consiste à comparer les situations suivantes : si le montant obtenu par le forfait est inférieur au montant des indemnités qui est obtenu avec la limitation des 0,15€ km, alors il est plus intéressant pour le contribuable d'opter pour la méthode des frais réels ; inversement, si le montant obtenu par le forfait est supérieur à la méthode liée à la limitation des 0,15€ du km, il est intéressant fiscalement d'opter pour le forfait. Vous pouvez faire une simulation sur Tax-Calcul.

Attention, si les contribuables désirent opter pour les frais réels, ils ne pourront plus bénéficier de l'avantage fiscal qu'ils avaient droit pour l'utilisation du forfait⁷³.

h) Le covoiturage avec une voiture personnelle s'il n'est pas organisé par l'employeur

Dans le cas où l'employeur n'intervient pas dans l'organisation du covoiturage, le chauffeur aura la possibilité d'opter pour les frais forfaitaires ou les frais réels.

Si le chauffeur opte pour le forfait, il aura droit à une exonération de l'indemnité payée par l'employeur. Si le conducteur préfère opter pour les frais réels, il devra se limiter à « forfait » de 0,15€ du km parcouru.

Quant au passager, s'il opte pour les frais forfaitaires, il aura droit également à une exonération pour l'indemnité payée par son employeur. Dans le cas où il préfère déclarer ses frais réels, il devra se contenter du « forfait » de 0,15 € du km parcouru avec un maximum de 100 km entre son domicile et le lieu de travail ou il peut choisir d'obtenir une intervention réelle dans le covoiturage mais celle-ci est limitée à 75%.

i) Le covoiturage avec une voiture de société si l'employeur l'organise

Si un employeur met à disposition une voiture pour n'être utilisée que pour du covoiturage, ce véhicule ne sera pas considéré comme un avantage de toute nature imposable, mais bien comme un avantage social exonéré d'impôt. Pour qu'il y ait l'exonération, il faut

⁷³ TAXISTOP, 2018, « Manuel fiscal pour les covoitureurs », <http://ws.carpool.be>, (page consultée le 24/04/2018)

néanmoins respecter le fait que le travailleur ne peut pas utiliser la voiture de société à des fins personnelles.

Ensuite, il faut que véhicule soit utilisé pour aller chercher et déposer son collègue à son domicile. Finalement, la voiture de société doit être utilisée au moins à 80%⁷⁴ à des fins de covoiturage.

Si le chauffeur respecte ces conditions, le passager et lui-même ne seront pas taxés à titre d'avantage de toute nature, mais ils bénéficieront d'un avantage social exonéré s'ils optent tous les deux pour les frais forfaitaires.

S'ils préfèrent opter pour les frais réels, le chauffeur et passager devront prouver ces frais réels, ils bénéficieront d'un « forfait » limité à 0,15 € du km parcouru et la distance entre le domicile et lieu de travail ne doit pas dépasser 100km⁷⁵.

j) Le covoiturage avec une voiture de société si l'employeur ne l'organise pas

Dans le cas où l'employeur n'organise pas le covoiturage, le chauffeur et le passager peuvent opter pour les frais forfaitaires ou réels.

Si le chauffeur opte pour les frais forfaitaires, la mise à disposition de la voiture de société constitue un avantage de toute nature taxable. Néanmoins, le chauffeur bénéficie d'une exonération de 390,00 € (pour les revenus de 2017) qu'il pourra utiliser pour réduire le montant de l'avantage de toute nature imposable.

Si le conducteur opte plutôt pour les frais réels, il aura droit à un « forfait » de 0,15 € km parcouru.

Le passager a également le droit d'opter pour les frais forfaitaires, il pourra bénéficier d'une exonération d'impôts. En effet pour le passager : « *l'avantage qui résulte pour le*

⁷⁴ IPCF, 2015, « Guide impôts », 05/2015, édition Pelckmans, pp 104

⁷⁵ IPCF, 2015, « Guide impôts », 05/2015, édition Pelckmans, pp 572

travailleur passager du covoiturage avec un travailleur chauffeur qui dispose d'une voiture de société sort du champ d'application des impôts sur les revenus⁷⁶ ».

Si le passager veut opter pour les frais réels, il pourra choisir soit le « forfait » avec 0,15 € du km parcouru ; la distance entre son domicile-lieu de travail ne doit pas dépasser 100km. Soit, il peut choisir une intervention réelle dans le covoiturage mais celle-ci est limitée à 75%.

Voici un tableau qui synthétise la manière dont on doit déclarer l'indemnité en fonction du type de covoiturage :

Type de covoiturage	Fiche 281.10 (travailleurs salariés)	Fiche 281.20 (dirigeants d'entreprise)
Covoiturage organisé avec une voiture personnelle	18b et cocher la case OUI	9a
Covoiturage organisé avec une voiture de société	18b et cocher la case OUI	9c
Covoiturage non organisé avec une voiture personnelle	18b et ne rien cocher	9a
Covoiturage non organisé avec une voiture de société	18c	9c

Figure 11 : transport collectif organisé (SECUREX, 2017)

⁷⁶ SECUREX, "Le covoiturage", <http://www.securex.eu>, (page consultée le 11/03/2018)

3. L'indemnité kilométrique, une alternative à la voiture de société

Si un travailleur n'a pas opté pour une voiture de société pour effectuer ses trajets professionnels, car il préfère les effectuer avec son propre véhicule, la société peut lui accorder une indemnité kilométrique. Ces indemnités constituent des frais propres à l'employeur.

Il existe deux méthodes pour calculer cette indemnité kilométrique :

- La première méthode : l'employé transmet à son employeur un relevé avec tous les frais qu'il a supportés. L'employeur lui remboursera les frais réellement supportés.
- La seconde est basée sur une indemnité forfaitaire qui ne peut pas dépasser le forfait que l'Etat alloue et les déplacements sont limités à 24.000 km/an⁷⁷

Le montant maximal de l'indemnité kilométrique est fixé à 0,3460⁷⁸ € du 01/07/2017 au 30/06/2018. Pour la période 01/07/2016 au 30/06/2018, le montant était fixé à 0,3363 €.

Cette indemnité ne sera pas traitée comme une rémunération, la personne qui aura opté pour ce système ne sera pas taxé sur ce remboursement de frais.

Du côté de l'employeur, il pourra déduire cette indemnité à titre de frais professionnels mais en fonction du pourcentage d'utilisation professionnelle de la voiture. La partie non déductible des frais fera l'objet d'un rejet en dépenses non admises, au code (1205) dans la déclaration de l'impôt des sociétés.

L'indemnité reçue par l'employeur doit être reprise dans la fiche 281.10 (pour un employé) ou 281.20 (pour un dirigeant d'entreprise).

Pour illustrer ce concept d'indemnité kilométrique, je comparerai l'indemnité forfaitaire et réelle à travers deux exemples chiffrés basés sur la même voiture mais dans le

⁷⁷ WOLTERS KLUWER, 2017, "Indemnités kilométriques forfaitaires", <http://www.monkey.be>, (page consultée le 18 mars 2018)

⁷⁸ UCM, 2017, "Indemnité kilométrique pour déplacements professionnels 2017", <https://www.ucm.be>, (page consultée le 18 mars 2018)

premier exemple, la voiture ne sera pas entièrement amortie et, dans le second elle est complètement amortie.

Un dirigeant utilise son propre véhicule pour le compte de la société. Il demande à son employeur de lui rembourser les frais via une indemnité kilométrique. Voici les caractéristiques de son véhicule :

- Carburant : diesel
- Taux d'émission de CO₂ : 140gr/km
- Utilisation professionnelle : 60%

Voici les frais qu'il a supporté :

Voiture 1 (mise en circulation en 2016)		Voiture 2 (mise en circulation en 2012)	
Amortissements	6.000,00 €	Amortissements	0,00 €
Carburant	900,00 €	Carburant	900,00 €
Assurance	1.300,00 €	Assurance	1.300,00 €
Taxe	450,00 €	Taxe	450,00 €
Intérêts	250,00 €	Intérêts	0,00 €
Entretien et réparation	600,00 €	Entretien et réparation	600,00 €
Total	9.500,00 €	Total	3.250,00 €

3.1. L'indemnité réelle

Premièrement, il faut déterminer le coût de la voiture par kilomètre. Il faut procéder de cette manière :

	Voiture 1	Voiture 2
Total des frais/ total des kilomètres parcourus	$9.500,00 / 25.000 = 0,38 \text{ €}$	$3.250,00 / 25.000 = 0,13 \text{ €}$

La voiture 1 coûte par kilomètres 0,38 €

La voiture 2 coûte par kilomètres 0,13 €

Ensuite, une fois qu'on a déterminé le coût par kilomètre, la société peut enfin déterminer l'indemnité réelle qu'elle versera à son dirigeant d'entreprise.

	Voiture 1	Voiture 2
Kilomètres professionnel x coût du véhicule par kilomètre	$15.000 \times 0,38 \text{ €} = 5.700,00 \text{ €}$	$15.000 \times 0,13 \text{ €} = 1.950,00 \text{ €}$

La société versera à son dirigeant une indemnité de 5.700,00 € pour la voiture 1 (acquise en 2016). Pour la voiture 2, acquise en 2012, l'indemnité s'élève à 1.950,00 €. Dans ce cas-ci, le dirigeant d'entreprise recevra plus d'indemnité si sa voiture est récente et pas totalement amortie. Alors que si sa voiture est totalement amortie, l'indemnité kilométrique est beaucoup plus faible.

L'indemnité sera imputée dans le cadre 21 ; celui-ci s'intitule « renseignements divers : remboursement de dépenses incombant à la société », dans la fiche 281.20.

Dans le chef de l'entreprise, le montant de l'indemnité est déductible à hauteur du pourcentage d'utilisation professionnelle du véhicule :

	Voiture 1	Voiture 2
Indemnité carburant	$6.000,00 \times 60 \% \times 75\% =$ 2.700,00 €	$2.100,00 \times 60 \% \times 75\% =$ 945,00 €
Indemnité des autres frais	$6.000,00 \times 60 \% \times 75\% =$ 2.700,00 €	$2.100,00 \times 60 \% \times 75\% =$ 945,00 €
Total	5.400,00 €	1.890,00 €

3.2.L'indemnité forfaitaire

Pour faciliter l'indemnisation, le dirigeant d'entreprise a tenu un relevé avec tous les kilomètres professionnels qu'il a effectués tous les mois.

Mois (année 2017)	Indemnité kilométrique	Kilomètres professionnels	Montant
Janvier	0,3363	800	269,04 €
Février	0,3363	1.500	504,45 €
Mars	0,3363	1.800	605,34 €
Avril	0,3363	1.500	504,45 €
Mai	0,3363	1.300	437,19 €
Juin	0,3363	1.500	504,45 €
Juillet	0, 3460	1.200	415,20 €
Aout	0, 3460	1.600	553,60 €
Septembre	0, 3460	1.000	346,00 €
Octobre	0, 3460	1.000	346,00 €
Novembre	0, 3460	1.000	346,00 €
Décembre	0, 3460	800	276,80 €
Total		15.000	5.108,52 €

Si le dirigeant opte pour une indemnité kilométrique forfaitaire, il recevra dans les deux cas une indemnité de 5.108,52 €.

Les dépenses non admises pour le carburant de la société :

$5.108,52 \text{ €} \times 30 \%$ (l'indemnité forfaitaire est censée couvrir 30% des frais de carburant) $\times 25 \%$ (ces frais sont déductibles qu'à 75% ; rejet de 25% qui ne sont pas déductibles) = 383,14 €

Les dépenses non admises pour les autres frais de la société :

$5.108,52 \text{ €} \times 70\%$ (l'indemnité forfaitaire est censée couvrir 70% des autres frais) $\times 25 \%$ (en fonction de l'émission de CO2 de la voiture, la société ne peut déduire que 75% des frais) = 893,99 €

Total des dépenses non admises = 383,14 € + 893,99 € = 1.277,51 €

- L'indemnité forfaitaire total est de 5.108,52 € pour les deux véhicules
- L'indemnité réelle totale = 6.000,00 € pour la voiture 1 et 2.100,00 € pour le second véhicule.

Il est tout à fait normal que le dirigeant opte pour la méthode qui génère plus d'indemnité. Si la voiture n'est pas entièrement amortie, le dirigeant optera pour l'indemnité réelle. Par contre, si la voiture est totalement amortie, ce dernier choisira l'indemnité forfaitaire.

Au niveau de la déclaration à l'impôt des sociétés :

Il y a un seul code qui sera rempli, car l'indemnité kilométrique n'est pas considérée comme un avantage de toute nature et il ne faut pas remplir le code (1206).

		Hypothèse 1 : indemnité réelle	Hypothèse 2 : indemnité forfaitaire
Frais de voiture et moins-values sur véhicules automobiles non déductibles	1205	600,00 € car 5.400,00 € sont déductibles Frais de carburant : 900,00 x 60 % (utilisation professionnelle) x 25 % = 135,00 € Autres frais : 8.350,00 (les intérêts de financement sont 100% déductibles) x 60% (utilisation	1.277,51 € (partie relative à l'indemnité forfaitaire rejetée en DNA) Frais de carburant : 900,00 x 0 x 60 % (utilisation professionnelle) x 25 % = 135,00 € Autres frais : 8.350,00 (les intérêts de financement sont 100% déductibles) x 60% (utilisation

		professionnelle) x 25 % = 1.252,50 €	professionnelle) x 25 % = 1.252,50 €
Frais de voiture à concurrence d'une quotité de l'avantage de toute nature	1206	0,00 €	0,00 €

3.3.Impact fiscal dans le chef de la société

Indemnité remboursée	6.000,00 €	5.108,52 €
Dépenses Non Admises	- 1.987,00 €	- 2.664,51 €
Total	4.013,00 €	2.444,01€
Impôt 33,99 %	- 1.364,02 €	- 830,72 €
Charge nette pour la société	2.648,98 €	1.613,29 €

3.4.Impact fiscal dans le chef du dirigeant d'entreprise

	Voiture 1 avec application de l'indemnité réelle	Voiture 2 avec application de l'indemnité forfaitaire
Frais de voiture	9.500,00 €	3.250,00 €
Indemnité remboursée	- 6.000,00 €	- 5.108,52 €
Net disponible	3.500,00 €	- 1.858,52 €

La voiture 1 engendre un coût réel pour le dirigeant de 3.500,00 €. L'avantage est qu'il ne sera pas imposé sur ce remboursement. Pour la voiture 2, le dirigeant est en situation de bénéfice, car il a exposé 3.250,00 € de frais et il reçoit une indemnité de 5.108,52 €.

L'avantage fondamental de cette indemnité est qu'elle est exonérée d'impôt et il n'y a pas de cotisation qui doit être calculée.

Grâce à ces deux exemples chiffrés, je suis arrivé au fait que cette indemnité est vraiment attrayante pour le dirigeant d'entreprise qui effectue beaucoup de kilomètres. Par conséquent, plus le contribuable effectuera beaucoup de kilomètres, plus l'indemnité

kilométrique sera élevée ; dans ce cas, la voiture de société ne sera pas avantageuse. Toutefois, si le contribuable n'effectue pas beaucoup de kilomètres, il serait plus intéressant fiscalement d'opter pour la voiture de société.

De plus, à travers ces deux exercices où l'une des hypothèses était que la voiture était partiellement amortie, l'indemnité réelle était plus avantageuse pour le dirigeant. Par contre, lorsque le véhicule était totalement amorti, il était préférable d'opter pour l'indemnité forfaitaire, plus avantageuse.

4. Changement important lié à la déductibilité des frais pour l'ISOC et l'IPP

Notre gouvernement actuel a pris la décision de modifier le système de déductibilité⁷⁹ des frais. Ce changement impacte à la fois les sociétés et les indépendants soumis à l'impôt des personnes physiques.

Concernant l'impôt des sociétés, le gouvernement a introduit un régime de déductibilité qui est applicable pour toutes les voitures de société, qu'elles soient neuves ou d'occasion. A partir du 01/01/2020⁸⁰ de la période imposable, toutes les sociétés devront appliquer la nouvelle formule ci-dessous pour la déduction des frais.

La formule est la suivante : $120 \% - (0,5 \% \times \text{coefficient} \times \text{CO}_2/\text{km})$ ⁸¹. Le coefficient dépendra du type de carburant, en voici la légende :

- Pour les voitures alimentées au diesel, le coefficient est de 1
- Pour les voitures alimentées au gaz, quand celles-ci ne dépassent pas les 11 chevaux fiscaux, le coefficient est de 0,90
- Pour les autres types de carburants, le coefficient est de 0,95

⁷⁹ LIVIS G., 2017, "Déductibilité des voitures de sociétés, hybrides, ATN: voici les décisions gouvernement", <http://www.fleet.be>, (page consultée le 04 février 2018)

⁸⁰ MAES L., LE FISCOLOGUE, 2017, « Loi de relance : un panier hétéroclite de dispositions fiscales et autres », 03/11/2017, n°1540, pp 4

⁸¹ MCPARQ, 2017, "Changement déduction des frais de voiture – et nouvelles taxe pour les tracteurs et semi-remorque (avec MMA de moins de 3,5 tonnes), <http://www.mcparq.be>, (page consultée 04 avril 2018)

Du côté des indépendants⁸², le régime de déductibilité des frais qui est limité à 75% sera supprimé et remplacé par le même système que l'impôt des sociétés, qui consiste à déduire les frais en fonction du taux d'émission de CO2 du véhicule.

Ce nouveau système de déduction des frais ne s'appliquera que pour les véhicules acquis à partir du 01/01/2018. Le taux de 75% est maintenu pour les voitures acquises avant cette date⁸³.

Ce régime de transition, introduit par le gouvernement Michel, a pour conséquence d'aligner le système de déductibilité des indépendants soumis à l'impôt des personnes physiques sur celui de l'impôt des sociétés. Un système de déductibilité qui, autrefois était complètement différent, se retrouver sur un même alignement que l'impôt des sociétés.

Tous les indépendants, qui entrent en « fonction » dès le 01/01/2020⁸⁴, devront utiliser la même formule que celle utilisée par les sociétés : $120 \% - (0,5 \% \times \text{coefficient} \times \text{CO2/km})$. Le coefficient dépendra du type de carburant, en voici la légende :

- Pour les voitures alimentées au diesel, le coefficient est de 1
- Pour les voitures alimentées au gaz, qui ne dépassent pas les 11 chevaux fiscaux, le coefficient est de 0,90
- Pour les autres types de carburants, le coefficient est de 0,95

Néanmoins, pour ne pas léser les indépendants, le gouvernement a fixé le taux de déductibilité minimum à 75%, contrairement aux sociétés où il est fixé à 50%.

⁸² LIVIS G., 2017, "Déductibilité des voitures de sociétés: quel est l'impact pour les indépendants dès 2018", <http://www.fleet.be>, (page consultée le 04 février 2018)

⁸³ MCPARQ, 2017, "Changement déduction des frais de voiture – et nouvelles taxe pour les tracteurs et semi-remorque (avec MMA de moins de 3,5 tonnes), <http://www.mcparg.be>, (page consultée 04 avril 2018)

⁸⁴ LIVIS G., 2017, "Déductibilité des voitures de sociétés: quel est l'impact pour les indépendants dès 2018", <http://www.fleet.be>, (page consultée le 04 février 2018)

Emission CO2 Diesel	Emission CO2 Essence	100% électrique	Déductibilité fiscale limitée à *
		0 g	120%
0 - 60 g	0 - 60 g		100%
61 - 105 g	61 - 105 g		90%
106 - 115 g	106 - 125 g		80%
116 - 145 g	126 - 155 g		75%
146 - 170 g	156 - 180 g		70%
171 - 195 g	181 - 205 g		60%
> 195 gram	> 205 gram		50%

Figure 12 : règle transitoire pour l'impôt des personnes physiques via le régime de paliers à partir du 01/01/2018 (FILO-FISC, 2018)

Pour démontrer que le gouvernement pénalise de plus en plus la voiture de société diesel ou essence, j'illustrerai cela à travers une hypothèse chiffrée et je vais comparer l'ancien et le nouveau système en vigueur. Pour cet exercice, je me focaliserai sur l'impôt des sociétés.

Exemple : une entreprise à sa disposition une voiture de société, alimentée au diesel et le taux d'émission de CO2 est de 98 gr/km.

- La première hypothèse, le véhicule a été acheté le 11/11/2018.
- La seconde hypothèse, la voiture est acquise le 20/04/2020.

Jusqu'au 31/12/2009			
Emission de CO2		Déduction en %	
Diesel	Essence		
< 105 g	< 120 g		90%
105-115 g	>120-130 g		80%
>115-145 g	>130-160 g		75%
>145-175 g	>160-190 g		70%
> 175 g	> 190 g		60%
Si taux d'émission Co2 non connu déduction limitée à 60 % (jusque 31/12/2009)			
A partir du 01/01/2010			
Emission de CO2			Déduction en %
Véhicule électrique	Diesel	Essence	
	< ou = 60 g	< ou = 60 g	120%
	> 60 - 105 g	> 60 - 105 g	90%
	>105 - 115 g	> 105 - 125 g	80%
	>115 - 145 g	> 125 - 155 g	75%
	>145 - 170 g	> 155 - 180 g	70%
	>170 - 195 g	> 180 - 205 g	60%
	> 195 g	> 205 g	50%
Si taux d'émission Co2 non connu déduction limitée à 50 % (à partir du 01/01/2010)			

Résolution avec l'ancien système :

Puisque la société a acheté la voiture en 2018, l'entreprise doit se focaliser sur le second tableau. L'encadré vert représente le taux de déduction pour une voiture alimentée au diesel, avec un taux d'émission de 98gr/km. Selon l'ancien système, le taux de déduction est de 90%.

Résolution selon le nouveau système :

Emission CO2 Diesel	Emission CO2 Essence	100% électrique	Déductibilité fiscale limitée à *
		0 g	120%
0 - 60 g	0 - 60 g		100%
61 - 105 g	61 - 105 g		90%
106 - 115 g	106 - 125 g		80%
116 - 145 g	126 - 155 g		75%
146 - 170 g	156 - 180 g		70%
171 - 195 g	181 - 205 g		60%
> 195 gram	> 205 gram		50%

L'entreprise devra appliquer le système transitoire avec le régime de paliers. Puisque la voiture a été achetée le 20/04/2020, la société devra appliquer la nouvelle formule pour détermination du pourcentage de déduction des frais :

$$120 - (0,5 \times 1 \text{ (c'est une voiture alimentée au diesel)} \times 98 \text{ gr/km}) = 71\%$$

Conclusion :

Grâce à cette démonstration, on remarque aisément que le nouveau système est moins avantageux que l'ancien. Avec le système soumis au régime transitoire, l'entreprise ne pourra déduire que 71% de frais résultant de la voiture de société. Par contre, avec l'ancien système, l'entreprise aurait pu déduire 90%. Il y a un manque à gagner pour ce cas-ci de 19% de déductibilité.

Deuxième partie : la voiture électrique

Pour cette partie dédiée à la voiture électrique, en suivant le même canevas que la première partie « les voitures de sociétés traditionnelles essence/diesel », je chercherai à comprendre le fonctionnement fiscal pour ces types de véhicules, à la fois pour les personnes qui bénéficieront de ce moyen de transport sans émission de CO2 et me positionner également du côté de l'employeur qui investit dans un parc automobile totalement électrique. A travers cette partie, je tenterai d'identifier à quelle hauteur et quelles conditions les frais résultant de ce type de véhicule sont déductibles.

Ensuite, j'identifierai les principaux avantages et inconvénients de ces voitures, en introduisant bien évidemment les changements fiscaux qui ont été introduits par notre gouvernement. Pour terminer, je prendrai position sur base de tous les éléments que j'ai récoltés et que j'ai exploités dans les différents chapitres de cette partie, pour déterminer si les voitures électriques sont plus intéressantes que les voitures de sociétés « traditionnelles ».

1. La voiture électrique du point de vue de la société

De plus en plus, nous vivons dans une société qui se soucie de l'environnement et qui prend conscience de l'impact néfaste de l'utilisation des voitures essence/ diesel sur notre écosystème et sur notre santé. Cette prise de conscience se voit facilement, par le fait que notre gouvernement a pris la décision d'interdire l'entrée des vieilles voitures dont l'émission de CO2 est élevée à Bruxelles. Intuitivement, nous sommes amenés à penser que notre gouvernement favorise l'utilisation de voitures peu polluantes au détriment des autres. Il faut garder à l'esprit que le prix d'achat ces véhicules est souvent élevé mais en plus de cela, il faut penser au coût lié à l'installation des bornes électriques pour le rechargement du parc automobile. Malgré cela, la vente de voitures électriques est de plus en plus fréquente. Beaucoup d'entreprises, de contribuables investissent ou changent pour une flotte de voitures électriques, alors ma question est la suivante : *« est-ce que cette popularité est générée par la fiscalité ? »*.

1.1. L'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature

Comme je l'ai énoncé dans la partie, la valeur de l'avantage de toute nature taxable est calculé sur base de sa valeur catalogue (6/7) et de l'émission de CO₂. Pour les voitures électriques, la détermination de l'avantage reste quelque peu différente et elles sont soumises à quelques règles fiscales spécifiques.

Du fait que les voitures électriques n'émettent pas de CO₂, la société devra tenir compte d'un pourcentage de 4% pour calculer le montant de l'avantage qui sera taxé. Ce pourcentage représente le pourcentage de CO₂ minimum forfaitaire dans le cas où le taux d'émission de CO₂ est inférieur à l'émission de référence diesel ou essence, LPG ou gaz naturel, le pourcentage de base doit être augmenté de 0.1% par gramme de CO₂ et ne peut pas être inférieur à 4%. Généralement, ce scénario sera applicable aux véhicules qui n'émettent pas d'émissions de CO₂, comme les voitures électriques.

Pour faciliter la compréhension, j'illustrerai cette subtilité à travers un exemple chiffré.

Exemple : un employeur met à disposition de son employé une voiture électrique pour une utilisation purement privée. Il s'agit d'une Tesla S 320 dont la valeur catalogue est de 80.000,00 €. La valeur de l'avantage est déterminée de cette manière : $((80.000,00 \times 6/7) \times 4\%) = 2.742,86 \text{ €}$.

A ce stade, on peut facilement remarquer que la valeur taxable est relativement faible au vu de la marque de la voiture et au prix d'achat. S'il s'agissait d'une voiture diesel au lieu d'une voiture électrique et que la valeur catalogue soit la même, le montant de l'avantage de toute nature aurait été beaucoup plus élevé.

Exemple 2 : un employé reçoit de son patron une voiture de société pour une utilisation strictement privée. Il s'agit d'une Audi A8 et le prix catalogue est de 80.000,00 €. L'émission de CO₂ s'élève à 182 g/km. La valeur de l'avantage en toute nature se calcule de la manière suivante : $80.000,00 \times 6/7 \times 15\% = 10.285,71\text{€}$

15 % représente le taux d'émission de CO₂ calculé de cette manière : $5,5 \% + 0,1\% \times (182-87) = 15\%$.

Sur base de ce simple exemple basé sur la détermination de la valeur de l'avantage de nature taxable, on peut facilement constater que, malgré le fait que le prix catalogue est le même pour ces deux véhicules, la base taxable de l'avantage de toute nature est seulement de 2.742,86 € pour la Tesla électrique, alors que la base taxable pour une voiture alimentée au diesel est 5 fois plus élevée, à savoir 10.285,71€.

1.2. La déductibilité des frais voiture pour la société

Actuellement, les frais résultant de la voiture de société électrique sont déductibles à 120⁸⁵ %. Les sociétés peuvent bénéficier d'une déduction totale des frais et les voient octroyer un incitant fiscal de 20 % en plus de la déduction de 100%. Le but est de sensibiliser les entreprises et les contribuables à investir dans l'électrique pour réduire l'empreinte écologique. Cette majoration de déduction est applicable sur les amortissements, les frais d'entretien, de réparation, d'assurances, de parking, etc. Concernant les bornes électriques, la déduction est aussi de 120% mais l'électricité, transférer vers la voiture, est considéré comme du carburant. Par conséquent, la déduction de l'électricité servant à alimenter le véhicule est limitée à une déduction de 75%⁸⁶ et, pour les frais de financement, les intérêts sont déductibles à 100%⁸⁷ et non pas à 120%

Néanmoins, pour bénéficier de cette majoration de 120%, l'entreprise respectera la condition d'intangibilité⁸⁸ car les 20% constituent à l'impôt des sociétés l'établissement d'une réserve exonérée d'impôt. L'immunisation implique : *« qu'elles sont portées et maintenues à un ou plusieurs comptes distinctifs du passif et où elles ne servent pas de base de calcul de la dotation annuelle de la réserve légale ou des rémunérations ou attribution quelconques⁸⁹ »*.

⁸⁵ ACCOFISC, 2017, "Quel est l'avantage d'une voiture électrique ?", <http://www.accofisc.be>, (page consultée le 24/02/2018)

⁸⁶ VANDEPUTTE A., DELOITTE, 2017, "La voiture électrique: avantage fiscal en vue!", <https://www2.deloitte.com/be>, (page consultée le 24/02/2018)

⁸⁷ MEES F., 2016, "Traitement fiscal de la voiture électrique dans le chef de la société", <http://www.monkey.be/>, (page consultée le 25/02/2018)

⁸⁸ IPCF, 2002, "Plus-values exprimées mais non réalisées", <http://www.ipcf.be/>, (page consultée le 24/02/2018)

⁸⁹ THILMANY J., 2017, "L'impôt des sociétés", U.C.L. Mons, pp 83

Cette condition d'intangibilité n'est plus respectée dans le cas où la société utilise la réserve pour apurer une perte si elle puise dans la réserve pour faire l'objet d'une distribution à un bénéficiaire, comme un dividende par exemple.

Le but de la Commission européenne est de faire en sorte de diminuer fortement l'impact des émissions de CO₂ sur notre environnement, de réduire les pics de pollution que nous connaissons actuellement, malheureusement assez récurrents.

Le gouvernement fait en sorte de récompenser les sociétés et les contribuables qui investissent dans le développement de carburants plus propres. Dans le point suivant, il sera question d'explorer tous les avantages qu'on peut rencontrer sur l'acquisition d'une voiture électrique.

Voici un aperçu de la déductibilité en fonction des émissions de CO₂ :

Émissions CO₂ diesel	Émissions CO₂ essence	Déductibilité
100% électrique	100% électrique	120%
0 – 60 g	0 – 60 g	100%
61 – 105 g	61 – 105 g	90%
106 – 115 g	106 – 125 g	80%
116 – 145 g	126 – 155 g	75%
146 – 170 g	156 – 180 g	70%
171 – 195 g	181 – 205 g	60%
> 195 g ou non connu	> 205 g ou non connu	50%

Figure 13 : tableau de déductibilité en fonction de l'émission de CO₂ (MONITEURAUTOMOBILE, 2017)

1.3. Les avantages d'une voiture électrique

Le premier avantage est que la société peut déduire jusqu'à 100% des frais, dont ceux qui résultent de la mise à disposition d'une voiture électrique. Le fisc peut permettre à l'entreprise de bénéficier d'une majoration de déduction de 20% en plus, si l'entreprise respecte la condition d'intangibilité.

en

De plus, cette déduction majorée de 20% n'est accordée qu'aux sociétés qui répondent à la définition de PME⁹⁰.

Ensuite, pour une voiture électrique, étant donné qu'elle n'émet pas de CO₂, la valeur de l'avantage de toute nature taxable sera moindre que la valeur de l'avantage de toute nature résultant d'une voiture alimentée à diesel et à l'essence. Le bénéficiaire de la voiture de société électrique bénéficiera d'un avantage de toute nature réduit. Cela signifie par conséquent que le bénéficiaire sera peu imposé à l'impôt des personnes physiques.

Etant donné qu'il s'agit d'un investissement assez conséquent, le gouvernement accorde une prime à l'entreprise qui investit dans les voitures électriques. Depuis 2016, cette prime est accordée et elle se situe entre 2.000,00€ et maximum 4.000,00€. Néanmoins, pour bénéficier de cette prime à l'investissement, il est préférable d'établir votre société en Flandre car malheureusement, les entreprises qui sont situées en Wallonie et ou à Bruxelles, ne reçoivent aucunes primes, car la région wallonne et Bruxelles capitale n'en ont pas prévu.

Cette prime, également applicable à l'impôt des personnes physiques, dépendra de la valeur catalogue du véhicule. Néanmoins, la ville de Bruxelles a prévu une prime de 20%⁹¹ de l'investissement admissible, plafonnée à 3.000,00 € maximum pour l'achat d'une voiture électrique.

Ensuite, en Flandre, les sociétés sont exonérées de la taxe de circulation et de mise en circulation ; cela est également applicable pour les voitures hybrides avec une émission de CO₂ de moins de 50 g/km. En Wallonie et à Bruxelles, les taxes sont toujours d'application mais elles sont malgré tout plafonnées. La taxe de mise en circulation s'élève à 61,50 € et la taxe de circulation est de 77,35€. Ces montants ne visent que les particuliers qui achètent une voiture 100% électrique, mais ce n'est applicable pour les voitures de société⁹².

⁹⁰ MAES L., *LE FISCLOGUE*, 2017, "La déclaration à l'impôt des sociétés pour l'ex. Imp.2017 : observations", 01/09/2017, n°1531, pp 6

⁹¹ 1819.BRUXELLES, 2016, "Aide pour les investissements environnementaux: l'adoption de modes de déplacement durables et l'amélioration énergétique de vos processus de production", <https://www.1819.brussels/fr>, (page consultée le 25/02/2018)

⁹² HALLET Y., JACQUEMART B., *LA NOUVELLE GAZETTE*, 2018, "Taxe réduite pour les voitures électriques", 24/04/2018

1.4. Les inconvénients

Malgré tous les avantages fiscaux de la voiture électrique, ces véhicules représentent néanmoins quelques inconvénients.

Tout d'abord, le prix d'une voiture électrique est plus élevé qu'une voiture traditionnelle. Le prix dépendra de la batterie mais également du modèle du véhicule souhaité.

Le second inconvénient est l'installation des bornes électriques qui peuvent coûter environ 1.000,00€ par unité.

Ensuite, au fur et mesure des années, la batterie de la voiture perdra de plus en plus de son autonomie. La durée de vie de cette dernière est une faiblesse.

L'employé qui devra faire le « plein » peut attendre des longues heures. En effet, en fonction de la borne et du branchement, la durée de rechargement peut varier. Cela change radicalement des pleins que l'on fait aux voitures alimentées au diesel ou à l'essence. En fonction des trajets, il faudra faire des arrêts pour recharger la batterie.

Malheureusement, d'ici 2020, la majorité des avantages fiscaux que j'ai évoqué au paragraphe « 1.3. » vont disparaître. Par exemple, à partir de cette date, il gouvernement supprimera l'incitant fiscal de 20%. Cette suppression est causée par la réforme de l'impôt de société.

Le deuxièmement, d'ici 2020, le gouvernement a pris la décision de supprimer la prime de « zéro émission » que la Flandre proposait aux sociétés et aux contribuables pour l'acquisition d'une voiture électrique.

Finalement le dernier inconvénient est que, pour l'impôt des personnes physiques, le fisc ne fait pas la distinction entre la voiture traditionnelle et l'électrique. Par conséquent, les frais résultant de la voiture électrique suivent le même régime de déduction que les voitures traditionnelles, c'est-à-dire une limitation de déduction de 75%.

1.5. Intervention de l'employeur dans les frais d'électricité

Le but de ce point est de connaître le traitement fiscal de la mise à disposition d'électricité par l'employeur, car l'entreprise peut intervenir pour tout ou une partie des frais. Du côté de l'employeur, la mise à disposition d'électricité est assimilée à du carburant. Comme je l'ai énoncé aux paragraphes précédents, dans ce cas de figure, l'entreprise ne peut déduire que 75% des frais d'électricité. Du côté du bénéficiaire, le traitement fiscal peut varier d'une situation à une autre, en voici quelques exemples :

Partons de l'hypothèse où l'employeur intervient dans les frais d'électricité de la voiture. Dans ce cas, l'employeur doit faire une distinction entre les déplacements professionnels et les déplacements domicile-lieu de travail.

Pour les déplacements professionnels, le remboursement de l'électricité par l'entreprise constitue des frais propres à l'employeur⁹³. Ce sont des frais qui sont définis de la manière suivante :

« Les sommes allouées par une société à un administrateur, commissaire ou employé, pour des frais et dépenses peuvent constituer soit le remboursement de frais et dépenses exposées pour le compte de la société, soit le remboursement de frais et dépenses propres à l'administrateur, au commissaire ou à l'employé ». En principe, les montants remboursés à un travailleur par son employeur sont exonérés d'impôts et de cotisations sociales. Néanmoins, cela reste possible si l'employeur respecte certaines conditions⁹⁴ :

- Il faut que l'indemnité ait pour but de couvrir des dépenses qui lui incombent
- Il faut que cette indemnité soit effectivement consacrée à de tels frais

Pour les déplacements domicile-lieu de travail, le remboursement de l'électricité sera assimilé comme un avantage de toute nature imposable. Il est néanmoins exonéré à concurrence de 390,00 € pour la période imposable 2017.

⁹³ CLAEYS & ENGELS, 2015, "Les frais propres à l'employeur", 08/2015, <https://www.edenred.be/>, (page consultée le 25/02/2018)

⁹⁴ FISCONETPLUS, "Indemnités obtenues en remboursement de dépenses propres à l'employeur", <http://ccff02.minfin.fgov.be/>, (page consultée le 25/02/2018)

Finalement, pour les déplacements purement privés, l'intervention de l'entreprise est considérée comme un avantage de toute nature imposable.

La deuxième hypothèse est que le travailleur recharge sa voiture de société chez son employeur. Dans ce cas, le travailleur qui utilise gratuitement une borne de rechargement chez son employeur est imposé sur l'avantage de toute nature qui a été évalué forfaitairement et qui résulte de la mise à disposition de la voiture électrique.

Concernant la mise à disposition gratuite d'électricité, l'employé ne sera pas taxé car le fisc ne considère pas cela comme un avantage de toute nature imposable.

La dernière hypothèse est celle où l'employeur installe chez le travailleur une borne électrique à son domicile ; ce dernier lui rembourse l'électricité utilisée ; aucun avantage de toute nature n'est généré dans le chef du travailleur.

Troisième partie : les voitures hybrides

1. Qu'est-ce qu'une voiture hybride ?

Une voiture hybride est : *« un véhicule qui utilise au moins deux sources d'énergie différentes pour se déplacer. Généralement, on désigne par voiture hybride une voiture qui recourt à un carburant et à l'électricité pour se mouvoir au moyen de deux moteurs : l'un thermique, l'autre électrique. »*⁹⁵

Contrairement aux voitures électriques, ces voitures n'ont qu'un seul moteur qui est 100% alimenté à l'électricité.

2. Les types de véhicules hybrides

Il existe plusieurs catégories⁹⁶ d'hybridation et cela dépendra de l'importance du système électrique dans le véhicule :

- Le microhybride Start & Stop :

Comme son nom l'indique, les voitures de ce type d'hybridation sont composées du système « Start & stop ». Ce système permet de démarrer et de mettre en arrêt (de manière automatique) le moteur thermique afin d'économiser du carburant et de réduire l'émission de CO₂⁹⁷.

- Le semi-hybride :

Ce type de voiture hybride est la variante de la microhybride Start & Stop. Elle se distingue du modèle précité, par sa particularité de rechargement des batteries lors de freinage ou d'utilisation du moteur thermique⁹⁸.

⁹⁵ FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com>, (page consultée le 08/04/2018)

⁹⁶ FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com>, (page consultée le 08/04/2018)

⁹⁷ FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com>, (page consultée le 08/04/2018)

⁹⁸ FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com>, (page consultée le 08/04/2018)

- Le full hybride :

Les voitures hybrides les plus célèbres sont composées de deux moteurs, un thermique et un électrique. Lorsque le moteur thermique est en fonction, celui-ci permet de recharger la batterie pour l'utilisation en mode électrique⁹⁹.

- L'hybride rechargeable :

Enfin, la dernière catégorie d'hybridation est la version rechargeable. La particularité de ce modèle est le rechargement du véhicule à l'aide d'une prise de courant. De plus, la voiture hybride rechargeable est capable de fonctionner en mode électrique indépendamment du moteur thermique¹⁰⁰.

3. Les avantages et inconvénients

3.1. Les avantages

Premièrement, les voitures hybrides surtout la version rechargeable, sont plus respectueuses de l'environnement, car elles rejettent moins d'émission de CO2.

Deuxièmement, le prix d'achat d'une voiture hybride est moins élevé que celui d'une voiture électrique et les coûts d'entretien pour les hybrides sont moins élevés.

Ensuite, les voitures hybrides permettent de faire des économies au niveau du carburant.

3.2. Les inconvénients

Ce type de véhicule est plus performant en ville que sur des longs trajets. L'une des faiblesses est l'autonomie du système électrique.

⁹⁹ FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com>, (page consultée le 08/04/2018)

¹⁰⁰ FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com>, (page consultée le 08/04/2018)

Par rapport à une voiture alimentée à l'essence ou au diesel, le prix d'achat pour un véhicule hybride est plus élevé.

Depuis 2017, les personnes qui investissent dans les voitures hybrides ne reçoivent plus le bonus écologique¹⁰¹ pour l'achat de ce véhicule.

4. Les voitures hybrides du point de vue de l'impôt des sociétés

4.1.Détermination de la valeur imposable

Pour déterminer la valeur de l'avantage de toute nature pour une voiture hybride, il faut appliquer la même formule que pour les voitures à moteur thermique¹⁰², en voici la formule :

(La valeur catalogue x 6/7) x coefficient de correction x le pourcentage du taux de CO2¹⁰³.

Le pourcentage de CO2 est de 5.5% mais ce montant est diminué ou majoré en fonction de l'émission de CO2 de la voiture concernée. Pour les voitures à moteur alimenté à l'essence, LPG, ou au gaz naturel, l'émission de référence est de 105 g/km¹⁰⁴ et pour les voitures diesel, l'émission est de 87 g/km. Pour les revenus de 2018, exercice d'imposition 2019, le taux de référence pour les moteurs alimentés à l'essence, LPG ou au gaz naturel, est de 105g/km, pour les moteurs diesel, l'émission de CO2 diminue à 86g¹⁰⁵/km.

¹⁰¹ AUTOMOBILE-PROPRE, 2017, "Voiture hybride: fonctionnement, avantages et inconvénients", <http://www.automobile-propre.com>, (page consultée le 08/04/2018)

¹⁰² WUYTS P., BDO, 2017, « Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2018 », <https://www.bdo.be>, (page consultée le 08/04/2018)

¹⁰³ CLAEYS & ENGELS, « L'usage privé d'un véhicule de société », <https://www.edenred.be>, (page consultée le 02 septembre 2017)

¹⁰⁴ BDO, 2016, "Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2017", <https://www.bdo.be>, (page consultée le 10/03/2018)

¹⁰⁵ CRIEL P., PARTENA-PROFESSIONNAL, 2017, "Voiture de société: taux d'émission de CO2 de référence de 2018", <https://www.partena-professional.be>, (page consultée le 10/03/2018)

Il faut être également vigilant par rapport à ce point : quand l'émission de CO2 est supérieure à l'émission de référence diesel ou essence, LPG ou gaz naturel, le pourcentage de base doit être augmenté de 0.1% par gramme de CO2 et ne peut pas dépasser de 18%.

➤ $5.5\% + 0.1\% \times (\text{CO}_2 - 105 \text{ ou } 87 \text{ g/km})$.

Voici un tableau qui reprend l'évolution des taux d'émission de CO2 de référence. Ceci a pour conséquence une augmentation de la valeur de l'avantage de toute nature.

Année	Diesel	Essence, LPG, gaz naturel
2015	91gr/km	110gr/km
2016	89gr/km	107gr/km
2017	87gr/km	105gr/km

4.2. La déduction des frais

Pour déduire les frais d'une voiture hybride, l'entreprise déduira ceux-ci en fonction du CO2 du véhicule¹⁰⁶. L'avantage de type de véhicule par rapport aux voitures à moteur thermique est que les sociétés pourront déduire plus de frais que les sociétés qui ne disposent que des voitures alimentées à l'essence ou au diesel.

Exemple : une société dispose d'une Mercedes GLE SUV dont l'émission de CO2 est de 276 gr/km. De plus, elle a octroyé une BMW Activehybrid, cette émet 149 gr/km. Ces deux véhicules sont alimentés au diesel.

Pour la Mercedes, la société ne pourra déduire que 50% des frais, car le taux d'émission de ce véhicule est supérieur à 195 g. Par contre, pour la BMW, la société pourra déduire 70% des frais.

¹⁰⁶ BDO, 2017, "Mesures compensatoires", <https://www2.deloitte.com>, (page consultée le 08/04/2018)

Émissions CO₂ diesel	Émissions CO₂ essence	Déductibilité
100% électrique	100% électrique	120%
0 – 60 g	0 – 60 g	100%
61 – 105 g	61 – 105 g	90%
106 – 115 g	106 – 125 g	80%
116 – 145 g	126 – 155 g	75%
146 – 170 g	156 – 180 g	70%
171 – 195 g	181 – 205 g	60%
> 195 g ou non connu	> 205 g ou non connu	50%

Figure 13 : tableau de déductibilité en fonction de l'émission de CO₂ (MONITEURAUTOMOBILE, 2017)

Concernant la déduction pour les frais de carburant, ceux-ci sont déductibles à 75%. Comme mentionné à l'exemple ci-dessus, tous les autres frais seront déductible en fonction de l'émission de CO₂ du véhicule.

5. Les voitures hybrides du point de vue de l'IPP

5.1. Le traitement fiscal des indépendants en personnes physiques

Les indépendants qui font usage de leur véhicule pour leur activité professionnelle, peuvent déduire les frais en fonction de l'utilisation professionnelle de la voiture.

Contrairement à l'impôt des sociétés, les indépendants bénéficient d'un taux de déduction minimum de 75% (sauf pour les frais de financement déductibles à 100%) tout en limitant cela au pourcentage d'utilisation professionnelle du véhicule.

Malheureusement, à partir du 01/01/2018, ce taux minimum de 75% est supprimé pour les voitures achetées à partir de cette date. Les indépendants en personnes physiques déduiront les frais en fonction de l'émission de CO₂ du véhicule. Ce système est actuellement applicable aux sociétés¹⁰⁷.

¹⁰⁷ LIVIS G., FLEET, 2017, « A quelle sauce fiscale allez-vous être mangé à partir de 2018 », <http://www.fleet.be>, (page consultée le 08/04/2018)

Néanmoins, pour les voitures acquises avant le 01/01/2018, le taux minimum de 75% est encore applicable¹⁰⁸. Ce nouveau système de déduction des frais pour les indépendants rentre en vigueur pour la période imposable 2018, exercice d'imposition 2019¹⁰⁹.

A partir de 2020, ils devront appliquer la formule suivante :

$$120 \% - (0,5 \% \times \text{coefficient} \times \text{CO2/km})$$

6. La chasse des faux hybrides

6.1. Définition d'une fausse voiture hybride

Un faux hybride est : « *un hybride rechargeable qui nécessitent un câble pour bénéficier d'une autonomie électrique* »¹¹⁰.

Notre gouvernement s'est attaqué à ces véhicules, ils profitent des mêmes avantages que la catégorie « full hybrides », c'est-à-dire qu'ils peuvent jouir d'un taux de déduction des frais plus élevés mais en pratique, ils utilisent peu, voire pas du tout, le système électrique, ils veulent juste profiter d'une fiscalité beaucoup plus avantageuse.

6.2. Quel est le critère retenu ?

« *La capacité énergétique de la batterie (en kWh) par rapport au poids du véhicule (en kg)* »¹¹¹ et le résultat obtenu doit être au minimum de 1 kWh par 100 kg¹¹².

¹⁰⁸ MAES L., LE FISCOLOGUE, 2017, « Loi de relance : un panier hétéroclite de dispositions fiscales et autres », 03/11/2017, n°1540, pp 4

¹⁰⁹ MAES L., LE FISCOLOGUE, 2017, « Loi de relance : un panier hétéroclite de dispositions fiscales et autres », 03/11/2017, n°1540, pp 4

¹¹⁰ LIVIS G., 2017, « Le gouvernement Michel abaisse les seuils de déductibilité des voitures de société », <http://www.fleet.be>, (page consultée le 08/04/2018)

¹¹¹ DUQUESNE O., MONITEURAUTOMOBILE, 2017, « Le fisc va tuer les hybrides rechargeables dès 2018 », <https://www.moniteurautomobile.be>, (page consultée le 08/04/2018)

¹¹² DUQUESNE O., MONITEURAUTOMOBILE, 2017, « Le fisc va tuer les hybrides rechargeables dès 2018 », <https://www.moniteurautomobile.be>, (page consultée le 08/04/2018)

Si le résultat obtenu est inférieur au minimum attendu, la voiture sera qualifiée de « fausse hybride » et elle sera traitée fiscalement de la même manière que des voitures à moteur 100% thermique.

6.3. Quelles sont les conséquences ?

Si la voiture est qualifiée de « fausse hybride », cela impactera d'une part la valeur de l'avantage de toute nature imposable dans le chef du bénéficiaire qui sera plus taxé à l'impôt des personnes physique. D'autre part, la société verra le taux de déduction des frais diminuer.

6.4. L'entrée en vigueur

Cette mesure sera mise en application en 2020 et elle vise toutes les voitures de sociétés hybrides achetées à partir du 01/01/2018¹¹³.

¹¹³ DUQUESNE O., MONITEURAUTOMOBILE, 2017, "Le fisc va tuer les hybrides rechargeables dès 2018", <https://www.moniteurautomobile.be>, (page consultée le 08/04/2018)

Quatrième partie : les avantages attribués et non justifiés

Lorsqu'une société ou une personne morale paient des rémunérations ou qu'elles accordent des avantages de toute nature, ces dernières doivent établir des fiches fiscales. Si elles omettent de faire ces fiches, elles risquent de voir ces avantages frappés d'une cotisation spéciale non plus de 309% mais de 103%¹¹⁴.

Cette partie est consacrée à la cotisation spéciale sur commission secrète. J'exposerai les nouveautés par rapport à cette matière. Ensuite, j'analyserai les cas où cette cotisation est applicable ou non. Enfin, j'illustrerai ce concept à travers un exemple chiffré, afin d'améliorer la compréhension des lecteurs.

1. Le principe de la cotisation sur commissions secrètes

Comme énoncé à l'introduction de cette quatrième partie, lorsqu'un employeur octroie des avantages de toute nature à ses travailleurs, ces dépenses doivent faire l'objet d'une fiche fiscale (comme par exemple fiche 281.10 ou 281.20). Si la société ne fait pas cela, le fisc a prévu toute série de sanctions, à savoir :

- L'employeur ne pourra pas déduire l'avantage de toute nature à titre de rémunération
- Celui-ci subira une amende et il devra faire face à cette fameuse cotisation spéciale sur commission secrète de 103% ou de 51,50%, si la société est capable de prouver que :
 - « le bénéficiaire de ces dépenses, avantages de toute nature et avantages financiers, est une personne morale »¹¹⁵
 - « les bénéfices dissimulés sont réintégrés dans la comptabilité d'un exercice comptable postérieur à celui au cours duquel le bénéfice a été généré »¹¹⁶.

¹¹⁴ CLAEYS & ENGELS, 2017, « L'usage privé d'un véhicule de société », 01/08/2017, https://www.edenred.be/asdoc/documents/fr/claeysEngels/L_usage_privé_d_un_vehicule_de_societe.pdf (page consultée le 07/04/2018), pp 7

¹¹⁵ BOURGEOIS M., RICHELLE I., 2017-2018, « Droit fiscal », 01/08/2017, édition la Charte : Art 219, paragraphe 2 du CIR 1992

Si le contribuable n'a pas été informé par écrit d'actes d'administration ou de quelconques instruction spécifiques en cours, une réintégration est possible même si le délai d'imposition est expiré¹¹⁷.

Depuis la loi-programme du 19/12/2014, la cotisation spéciale a été réformée en profondeur. Comme mentionné à l'introduction de ce chapitre, le taux est passé de 309% à 103%.

Le but de cette cotisation est d'indemniser la perte de recettes fiscales que subit le trésor public en raison des avantages non justifiés ou des bénéfices dissimulés non-imposés. Par conséquent, elle revêt un caractère compensatoire¹¹⁸ que répressif.

2. A qui s'applique cette cotisation spéciale ?

Cette cotisation spéciale est applicable pour les assujettis soumis

- À l'impôt des sociétés
- À l'impôt des personnes morales

Les contribuables soumis à l'impôt des personnes physiques ne sont pas soumis à la cotisation spéciale, mais ils peuvent être sanctionnés par une amende administrative ou par l'interdiction de ne pas déduire, dans leurs frais, l'avantage de toute nature non déclaré.

3. Quelles sont les conditions d'application de la cotisation spéciale ?

Une société se verra subir cette cotisation, si le fisc se rend compte de l'une de ces trois¹¹⁹ situations :

¹¹⁶ BOURGEOIS M., RICHELLE I., 2017-2018, « Droit fiscal », 01/08/2017, édition la Charte : Art 219, paragraphe 4 du CIR 1992

¹¹⁷ BOURGEOIS M., RICHELLE I., 2017-2018, « Droit fiscal », 01/08/2017, édition la Charte : Art 219, paragraphe 5 du CIR 1992

¹¹⁸ WITTOCK N., LE FISCOLOGUE, 2017, « La nouvelle loi sur la 'cotisation spéciale' : un fait nouveau ? », 30/09/2016, n°1490, pp 1-3

¹¹⁹ SECUREX, « Cotisation sur commission secrètes », <https://www.securex.eu>, (page consultée le 07/04/2018)

- Un paiement de rémunération ou d'avantages de toute nature qui n'ont pas été déclarés sur une fiche fiscale individuelle ou un relevé récapitulatif
- Les bénéfices dissimulés qui ne se retrouvent pas parmi les éléments du patrimoine de la société
- Les avantages financiers ou de toute nature qui sont accordés directement ou indirectement dans le cadre de corruption publique et privé.

4. Quels sont les moyens d'échapper à la cotisation

La première solution est proposée à l'article 219, alinéa 6 CIR 1992. La cotisation ne s'applique pas, si la société apporte la preuve que le bénéficiaire est une personne morale et qui a déclaré, dans les délais fixés, l'avantage non-justifié sur la fiche dans sa déclaration¹²⁰.

Exemple : un employeur met à disposition d'un travailleur une voiture de société à des fins privées. Malheureusement, l'avantage de toute nature n'a pas été mentionné sur la fiche 281.10. Lors d'un contrôle fiscal, on identifie cette absence de déclaration. Par conséquent, la société doit subir la cotisation spéciale de 103%.

Néanmoins, si le contribuable déclare de manière volontaire cet avantage et dans les délais prescrits par la loi, son employeur peut échapper à cette cotisation spéciale et la société pourra déduire l'avantage à titre de frais professionnels.

Enfin, la deuxième possibilité¹²¹ consiste à identifier de manière explicite le bénéficiaire de l'avantage de toute nature, au plus tard dans un délai de 2 ans et 6 mois à partir du 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition concerné, la cotisation spéciale associée dans le chef de la société.

¹²⁰ MASSIN I., WITTOCK N., *LE FISCOLOGUE*, 2017, "Nouveau commentaire sur la cotisation sur commissions secrètes", 09/06/2017, n°1524, pp 5 à 8

¹²¹ Art.219, nouvel alinéa 7, du CIR 1992

5. Les bénéfices dissimulés

Selon la législation en vigueur, la cotisation spéciale s'applique pour les bénéfices qualifiés de « dissimulés »¹²², c'est-à-dire qu'ils ne se retrouvent pas parmi les éléments du patrimoine de la société.

Auparavant, selon l'ancien régime, les bénéfices dissimulés qui étaient frappés de la cotisation spéciale ne subissaient pas l'impôt des sociétés. De plus, ces bénéfices dissimulés étaient considérés comme des frais professionnels déductibles¹²³. Suite à l'instauration de la nouvelle cotisation spéciale, le fisc a supprimé cette règle et ces bénéfices ne sont plus désormais déductibles¹²⁴.

Actuellement, le législateur a apporté des modifications importantes à ce sujet. Dorénavant, la cotisation spéciale est applicable si les bénéfices dissimulés ne sont pas générés par des rejets de frais professionnels¹²⁵ et les frais doivent être rejetés en cas d'absence ou de facture fictive¹²⁶. Pour les bénéfices dissimulés, le taux en vigueur est également de 103%.

A l'heure d'aujourd'hui, l'administration fiscale n'applique pas cette cotisation spéciale, si la société réintègre ses bénéfices dissimulés dans les comptes annuels. Attention, cette réintégration¹²⁷ doit s'effectuer pour l'exercice comptable postérieur à l'exercice durant lequel la société a généré ces bénéfices.

Si la société répond aux conditions ci-dessous, la cotisation spéciale ne sera pas d'application, mais la société sera redevable à l'impôt des sociétés.

¹²² BUSINESSDATABASE, 2015, « L'imposition, désormais, des 'bénéfices dissimulés', <https://businessdatabase.indicator.be>, (page consultée le 07/04/2018)

¹²³ Ancien art. 197, du CIR 1992

¹²⁴ MASSIN I., WITTOCK N., LE FISCOLOGUE, 2017, "Nouveau commentaire sur la cotisation sur commissions secrètes", 09/06/2017, n°1524, pp 5 à 8

¹²⁵ Art. 219, alinéa 5, du CIR 1992

¹²⁶ DE WIT A., DELOITTE, "La circulaire sur la cotisation pour commissions secrètes parfois plus sévère que la loi", <https://www2.deloitte.com>, (page consultée le 08/04/2018)

¹²⁷ Art. 219, paragraphe 4, du CIR 1997

6. Les sanctions administratives

En cas de correction spontanée, aucune sanction administrative ne sera appliquée, mais il y aura néanmoins une imposition dans le chef du bénéficiaire ou de la société via la nouvelle cotisation spéciale.

Par contre, la société devra faire face à des sanctions administratives ou pénales en cas d'intégration non spontanée.

7. La déductibilité de la cotisation spéciale

Lorsqu'une société doit faire face à cette cotisation spéciale, celle-ci est déductible à titre de frais professionnels¹²⁸.

Les frais non justifiés sur lesquels la cotisation a été appliquée sont déductibles s'ils respectent les conditions reprises dans l'article 49 CIR 1992¹²⁹. Par contre, les bénéfices dissimulés ne sont pas déductibles.

8. L'impôt des personnes morales

Du côté de l'impôt des personnes morales, des modifications ont été apportées et elles sont similaires¹³⁰ à celles concernant l'impôt des sociétés, comme la non-application de cette cotisation spéciale, lorsque le bénéficiaire a fait mention dans les délais prévus par la loi, des avantages dans sa déclaration à l'impôt des personnes physiques.

De plus, la cotisation spéciale ne s'appliquera pas dans le cas où le bénéficiaire des avantages est imposé sur ceux-ci durant le délai d'imposition de 3 ans. Cela suppose que le bénéficiaire a été identifié au plus tard dans un délai de 2 ans et 6 mois à partir du 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition concerné.

¹²⁸ Art.198, paragraphe 1, alinéa 1°, du CIR 1992

¹²⁹ Art. 197, paragraphe 2, du CIR 1992

¹³⁰ WINAND R., DOFISCUM, 2015, "Nouveau régime de la cotisation spéciale distincte" <https://www.dofiscum.com>, (page consultée le 08/04/2018)

Pour ce type d'impôt, le taux de la cotisation est également raboté de 309% à 103%¹³¹ ou à 51,5%, si la société peut démontrer que le bénéficiaire est une personne morale.

9. L'impôt des non-résidents

Pour ce type d'impôt, les modifications sont identiques à l'impôt des sociétés et des personnes morales.

10. L'entrée en vigueur

Depuis le 29/12/2014¹³², cette nouvelle loi est d'application et elle inclut tous les litiges qui ne sont pas encore clôturés au moment de son entrée en vigueur. C'est-à-dire au 29/12/2014.

¹³¹ CHAROT P., FILO-FISC, 2018, "La fiscalité des ABSL et leurs obligations comptables", <http://www.filo-fisc.be>, (page consultée le 08/04/2018)

¹³² DE WIT A., DELOITTE, "La circulaire sur la cotisation pour commissions secrètes parfois plus sévère que la loi", <https://www2.deloitte.com>, (page consultée le 08/04/2018)

Cinquième partie : l'actualité et les voitures de sociétés

Disposer d'une voiture de société ou une voiture traditionnelle offre un certain confort à ces utilisateurs, mais combien d'entre eux sont tombés dans les bouchons pour se rendre à leur lieu de travail ? La Belgique est connue pour ses bières, son chocolat mais également pour le nombre important de voiture sur ses axes routiers. Nous avons tous déjà constatés le nombre de conducteurs sur nos routes et la capacité de ces dernières à contenir tous ces véhicules. Malheureusement, il y a trop de voitures et cela crée constamment que des bouchons. Au vu de ce problème, notre gouvernement a pris les choses en mains et propose des mesures afin de réduire le trafic, les effets négatifs des voitures sur notre environnement.

Pour ce faire, notre gouvernement propose un budget de mobilité qui consiste à échanger sa voiture de société contre tout un panel de mobilité durable (comme par exemple : un abonnement de train, un vélo ou un scooter électrique), une allocation de mobilité qui consiste à échanger sa voiture de société contre une somme d'argent.

Dans ce chapitre, je vais expliquer en quoi consiste cette allocation de mobilité, comment elle est calculée et en quoi ce budget de mobilité représente une menace pour les voitures de sociétés.

1. L'allocation de mobilité

Depuis le 7 mai 2018, la loi sur l'allocation de mobilité a été officiellement publiée au Moniteur belge. Un travailleur qui dispose d'une voiture de société peut choisir de conserver cet avantage de toute nature ou de l'échanger contre une somme d'argent.

Les caractéristiques¹³³ principales de cette allocation de mobilité (nommée également cash for car) sont les suivantes :

- Le travailleur doit être libre de choisir de choisir cette allocation. Ce qui signifie que ce système doit être mis en place d'un commun accord.

¹³³ DELOITTE, 2017, "L'allocation de mobilité, aussi appelée 'cash for car', est-elle une alternative pertinente aux voitures de sociétés", <https://www2.deloitte.com>, (page consultée le 24 mars 2018)

- Cette allocation doit avoir un statut social et fiscal concurrentiel par rapport à la voiture de société.
- La contribution doit être neutre. Ce qui veut dire que toutes les parties (le travailleur, l'employeur) ne doivent trouver un avantage ou un désavantage suite choix d'une allocation mobilité
- L'allocation de mobilité doit subir le même traitement fiscal que la voiture de société.

L'allocation de mobilité doit respecter le droit du travail, le droit social et fiscal.

1.1. Qui est concerné ?

L'allocation de mobilité s'adresse aux travailleurs et aux employeurs. Pour les dirigeants d'entreprises, le gouvernement n'a pas encore prévu de budget de mobilité mais c'est possible pour un travailleur qui exerce un mandat administrateur non rémunéré¹³⁴.

1.2. A combien s'élève cette allocation de mobilité ?

La valeur de cette allocation de mobilité correspond à 20% de 6/7 de la valeur catalogue du véhicule restitué. Lorsque l'employeur intervient totalement ou partiellement dans les frais de carburant (comme par exemple via une carte carburant), la valeur de l'allocation est majorée de 20%.

Dans certains cas, un travailleur a eu la possibilité d'utiliser plusieurs voitures de sociétés dans le courant de l'année et dans ce genre de situation, l'allocation est calculée sur base de la voiture société dont il a disposé le plus longtemps dans le courant de l'année.

Si un travailleur utilise en même temps plusieurs voitures de société, il ne peut avoir qu'une seule allocation de mobilité et celle-ci sera calculée sur base de la voiture qu'il a restitué à son employeur. Si le travailleur restitue volontairement plusieurs véhicules, il peut choisir la voiture qui va servir de base de calcul pour calculer la contribution. La restitution d'une voiture supplémentaire ne donnera donc pas lieu à une indemnité supplémentaire.

¹³⁴ SD WORX, 2017, "Allocation de mobilité en échange d'une voiture de société", <https://www.sd.be>, (page consultée le 24 mars 2018)

Il faut savoir que cette possibilité n'est accessible aux employeurs qui mettent à disposition des voitures de sociétés depuis au moins 3 ans et aux travailleurs qui disposent d'une voiture de société depuis au moins un an¹³⁵.

Le budget de mobilité est en application depuis le 01 janvier 2018, mais l'employeur a toujours le choix d'appliquer ou non ce système.

Par conséquent, on peut remarquer aisément que le système de « cash for car » implique un abandon de la voiture société par les travailleurs, mais ainsi que la disparition de tous les avantages annexes aux voitures de sociétés.

1.3. Traitement fiscal de l'allocation de mobilité

Comme je l'ai mentionné précédemment, l'allocation de mobilité constitue un avantage imposable. Pour le calcul de cette allocation, il faut utiliser la forme qui est utilisée pour déterminer la valeur de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation d'une voiture de société.

En voici la formule : *(La valeur catalogue x 6/7) x coefficient de correction x le pourcentage du taux de CO2*¹³⁶.

Toutefois pour déterminer la valeur imposable de l'allocation de mobilité, il faudra appliquer la formule suivante : *(Valeur catalogue à 100% x 6/7) x 4%*¹³⁷.

La différence entre le montant de l'allocation mobilité et de l'avantage imposable est exonérée d'impôt.

¹³⁵ GROUPS, 2017, « Allocation de mobilité ou cash for car : enfin les détails », <https://www.groups.be>, (page consultée le 24 mars 2018)

¹³⁶ CLAEYS & ENGELS, « L'usage privé d'un véhicule de société » <https://www.edenred.be>, (page consultée le 02 septembre 2017)

¹³⁷ LIVIS G., 2017, « L'allocation de mobilité: le calcul de l'ATN deviendrait forfaitaire », <http://www.fleet.be>, (page consultée le 23 mars 2018)

Si le travailleur est intervenu financièrement pour l'utilisation d'une voiture de société, il faudra tenir comptes des interventions payées qui pourront être déduits de l'avantage imposable résultant de l'allocation de mobilité.

1.4. Conséquences du choix de l'allocation de mobilité

La mise en place de ce système présente toutefois des inconvénients à la fois pour l'employeur et pour l'employé.

Lorsqu'un employé décide de restituer sa voiture de société contre l'allocation de mobilité, il ne pourra plus ne bénéficier de l'exonération des indemnités payées par son employeur pour ses déplacements domicile-lieu de travail.

Par conséquent, l'allocation de mobilité doit être suffisant pour pouvoir couvrir les frais de mobilité de son, domicile à son lieu de travail. Les travailleurs qui optent pour ce système seront obligés d'utiliser ce budget pour assumer leur propre mobilité.

Du fait que ce budget de mobilité doit être traité de la même manière qu'une voiture de société, celui-ci sera considéré comme un avantage de toute nature imposable. Par conséquent, l'employeur devra payer une cotisation de solidarité¹³⁸.

1.5. La voiture de société ou l'allocation de mobilité ?

Pour pouvoir faire un choix entre cette allocation de mobilité et la voiture de société, l'entreprise SD Worx propose sur son site internet une simulation¹³⁹ qui permet de calculer le salaire net d'un employé qui désire échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité.

Exemple : un travailleur dispose d'une voiture de société dont la valeur catalogue est de 40.000,00 € TVAC. Cette voiture est alimentée au diesel et l'émission de CO2 est fixé à

¹³⁸ WELLEMANS N., GROUPS, 2017, "Allocation de mobilité ou cash for car : enfin des détails !", 20/10/2017, <https://www.groups.be>, (page consultée le 24/03/2018)

¹³⁹ SD WORX, 2017, "Voiture de société ou cash ? SD Worx lance l'outil de simulation allocation de mobilité", 02/10/2017, <https://www.sdworx.be>, (page consultée le 24/03/2018)

140 gr/km. La voiture de société a été immatriculée en 2017 et l'employeur met à disposition de son travailleur une carte carburant. Le travailleur est en possession du véhicule depuis un an et il ne paie pas de contribution personnelle.

Situation si le travailleur opte pour la voiture de société :

sdworx | Car Or Cash

VALEUR CATALOGUE ⓘ 40000,00 €
 TYPE DE CARBURANT Diesel
 ÂGE DE LA VOITURE ⓘ 1-2 ans
 ÉMISSION DE CO2 140 GR/100KM
 CARTE CARBURANT ☒

CONTRIBUTION PERSONNELLE VOITURE ⓘ 0,00 €
 J'AI DÉJÀ UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ DEPUIS PLUS D'UN AN ☒

Calculer

Je choisis ...

CAR CASH

MOIS ANNÉE

AVANTAGE DE TOUTE NATURE	292,74	3.512,91
PROPRE CONTRIBUTION POUR VOITURE	0,00	0,00
AVANTAGE DE TOUTE NATURE IMPOSABLE	292,74	3.512,91

Situation si le travailleur échange sa voiture de société contre l'allocation de mobilité

sdworx | Car Or Cash

VALEUR CATALOGUE ⓘ 40000,00 €
 TYPE DE CARBURANT Diesel
 ÂGE DE LA VOITURE ⓘ 1-2 ans
 ÉMISSION DE CO2 140 GR/100KM
 CARTE CARBURANT ☒

CONTRIBUTION PERSONNELLE VOITURE ⓘ 0,00 €
 J'AI DÉJÀ UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ DEPUIS PLUS D'UN AN ☒

Calculer

Je choisis ...

CAR CASH

MOIS ANNÉE

ALLOCATION DE MOBILITÉ	685,71	8.228,57
IMPOSITION ALLOCATION DE MOBILITÉ	57,14	685,71

L'avantage de toute nature s'élève à 3.512, 91 €. Cela signifie que le travailleur sera imposé sur ce montant s'il désire garder cet avantage.

Si le travailleur choisit le budget de mobilité, celui-ci va recevoir pour 2017 une allocation totale de 8.228,57 € et le montant de l'impôt calculé par la simulation de SD Worx s'élève à 685,71 €.

Du côté de l'employeur, celui-ci devra faire face à un coût patronal total de (69,00 € par mois de cotisation de solidarité + 685,71 € l'indemnité brute d'allocation de mobilité). La cotisation de solidarité est déductible à 100% et l'allocation de mobilité est déductible à 75%.

Dans le cas où, le travailleur décide de garder la voiture de société, son employeur devra assumer le coût total lié au financement de la voiture + 69,00 € par mois de cotisation de solidarité. Par conséquent, l'employeur et l'employé ont tout intérêt d'opter pour l'allocation de mobilité, car cela est vraiment intéressant fiscalement pour eux.

Sur base de notre exemple, l'employeur va déduire 75% des frais puisque cette voiture est alimentée au diesel, avec une émission de CO₂ de 140 gr/km. Ce taux de déduction est applicable jusqu'au 31 décembre de la première année civile suivant l'année civile pendant laquelle la voiture de société a été remplacée par l'allocation de mobilité.

Ensuite, à partir du 1er janvier de la deuxième année civile suivant l'année civile pendant laquelle la voiture de société a été échangée contre une allocation de mobilité, le pourcentage de déduction diminue de 10 points de pourcentage par an. Le pourcentage de déduction minimum est de 75%.

Pour faciliter la compréhension, je vais illustrer ce concept à travers l'exemple ci-dessus.

En 2018, le travailleur décide restituer sa voiture de société et d'opter pour le budget de mobilité suite à la simulation ci-dessus. Jusqu'au 31 décembre 2019, l'employeur pourra appliquer le pourcentage de déduction de 75%. En 2020, il conservera toujours ce taux de déduction.

Attention, il ne faut pas oublier de tenir compte de la « dépense non admise complémentaire » de 40 % s'il y a une intervention totale ou partielle de l'employeur dans les frais de carburant. Si l'employeur n'intervient pas dans les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle de la voiture de société, le taux est fixé à 17%.

Émissions CO₂ diesel	Émissions CO₂ essence	Déductibilité
100% électrique	100% électrique	120%
0 – 60 g	0 – 60 g	100%
61 – 105 g	61 – 105 g	90%
106 – 115 g	106 – 125 g	80%
116 – 145 g	126 – 155 g	75%
146 – 170 g	156 – 180 g	70%
171 – 195 g	181 – 205 g	60%
> 195 g ou non connu	> 205 g ou non connu	50%

Je peux conclure que l'allocation de mobilité est plus intéressant que la voiture de société sur le plan fiscal, car le travailleur fera une économie d'impôt de 2.827,20 €. Cette allocation de mobilité pousse les utilisateurs des voitures de sociétés mais également les employeurs à la réflexion d'opter plutôt pour des solutions de mobilités alternatives. Voilà pourquoi le principe de « car or cash » représente une réelle menace pour la survie des voitures de sociétés.

Toutefois, tout dépend de la situation du contribuable. Si celui-ci travaille pour une société et que son lieu de travail est fixe, je lui conseille fortement d'opter pour l'allocation de de mobilité qui est plus intéressant que la voiture de société au niveau de la taxation.

De plus, le travailleur pourra combiner plusieurs moyens de transport comme par exemple faire un abonnement de train, bus, métro et d'utiliser un vélo.

Du côté de l'employeur, il est également avantage car le taux minimum de déduction minimum est fixé à 75%. Comme mentionné précédemment, le patron devra seulement supporter le cout de l'allocation de mobilité de 8.228,57 € + 828,00 € de cotisation de solidarité annuelle. Par contre, si le travailleur conserve la voiture de société, l'employeur devra assumer cout de financement de 40.000,00 € + cotisation de solidarité de 828,00 €.

2. Le budget de mobilité

Pour réduire le nombre de voitures sur les routes et de limiter l'impact des émissions de CO₂ sur notre environnement, le gouvernement permet aux utilisateurs de voiture de société d'échanger leur véhicule et de le remplacer par un véhicule à faible émission de CO₂, le combiner avec un abonnement de train, transport en commun ou une somme d'argent exonérée d'impôt.

Le budget mobilité est composé de trois¹⁴⁰ éléments :

- Le premier cas de figure est que le travailleur peut remplacer sa voiture de société par une voiture qui émet moins d'émission et qui soit plus respectueuse de l'environnement.
- Le second cas qui peut être combiné avec le premier, le travailleur peut disposer de tout un panel de mobilité durable. Comme par exemple les transports en commun, le vélo et les scooters électriques.
- Enfin, le solde du budget qui est alloué peut-être converti en une somme d'argent qui sera soumise aux cotisations sociales mais exemptée de précompte professionnel.

3. La taxe kilométrique

Selon notre gouvernement, une des solutions pour réduire les embouteillages est d'instaurer une taxe kilométrique. Actuellement, cette taxe vise non seulement les camions mais également les voitures des particuliers. La taxe kilométrique pour les camions est en vigueur depuis le 01/04/2016 et elle fait remporter à la région wallonne plus de 300 millions €¹⁴¹.

Etant donné les entrées que cette taxe génère, le gouvernement a décidé de l'entendre aux voitures de particulier. Les automobilistes devront entièrement supporter le coût

¹⁴⁰ L'AVENIR.NET, 2017, "Remplacer les voitures de société: le gouvernement trouve un accord", <http://www.lavenir.net>, (page consultée le 25 mars 2018)

¹⁴¹ DAUPHIN J., L'AVENIR.NET, 2016, "Taxe km: pour les voitures aussi, sauf celles de société ... et des ministres" <http://www.lavenir.net>, (page consultée le 25 mars 2018)

d'acquisition du GSP embarqué OBU « On board Unit » et ils devront payer que pour : « *les kilomètres sur les autoroutes et sur 300 km de routes régionales* »¹⁴².

Le tarif que va devoir payer les particuliers va dépendre de l'émission de CO2 du véhicule et il est fixé de 0,07 € à 0,29 € du kilomètre.

4. Les voitures polluantes bannies dans certaines villes

Dans certaines villes en Belgique ont mis en place un système de sanction pour les voitures trop polluantes. Anvers est la première ville qui a adopté ce système de « zone de base émission » suivie par notre capitale.

Du côté de la ville d'Anvers, les voitures visées par l'interdiction sont les véhicules essence de plus de 20 ans et les voitures diesel de plus 15 ans¹⁴³. Pour les voitures de plus de 10 ans, elles sont autorisées à circuler dans la ville si elles ont un filtre à particules¹⁴⁴.

Malgré l'interdiction, si un conducteur d'une voiture non-autorisée pénètre dans le centre-ville, il devra payer une amende de 125,00 €.

Concernant la ville de Bruxelles, voici deux tableaux récapitulatifs qui établissent les dates d'entrée en vigueur des interdictions de circulation en fonction des moteurs :

¹⁴² DAUPHIN J., L'AVENIR.NET, 2016, "Taxe km: pour les voitures aussi, sauf celles de société ... et des ministres" <http://www.lavenir.net>, (page consultée le 25 mars 2018)

¹⁴³ MERGEN S., 2017, "Les voitures polluantes bannies du centre d'Anvers", <https://www.rtbef.be>, (page consultée le 25 mars 2018)

¹⁴⁴ MERGEN S., 2017, "Les voitures polluantes bannies du centre d'Anvers", <https://www.rtbef.be>, (page consultée le 25 mars 2018)

Essence	2018	2019	2020	2025
EURO 6	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
EURO 5 Immatriculé avant le 1/9/15	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
EURO 4 Immatriculé avant le 1/1/11	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
EURO 3 Immatriculé avant le 1/1/06	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
EURO 2 Immatriculé avant le 1/1/01	Autorisé	Autorisé	Autorisé	<i>Non autorisé</i>
EURO 1 Immatriculé avant 1/1/97	Autorisé	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>
Sans EURO Immatriculé avant le 1/7/92	Autorisé	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>

Figure 14: les dates d'entrée des interdictions de circulation en fonction des normes de moteurs (RTBF, 2016)

Diesel	2018	2019	2020	2022	2025
EURO 6	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
EURO 5 Immatriculé avant le 1/9/15	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	<i>Non autorisé</i>
EURO 4 Immatriculé avant le 1/1/11	Autorisé	Autorisé	Autorisé	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>
EURO 3 Immatriculé avant le 1/1/06	Autorisé	Autorisé	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>
EURO 2 Immatriculé avant le 1/1/01	Autorisé	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>
EURO 1 Immatriculé avant 1/1/97	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>	<i>Non autorisé</i>

Figure 15 : les dates d'entrée des interdictions de circulation en fonction des normes de moteurs (RTBF, 2016)

5. La diminution des seuils de déductibilité des voitures de société

Notre gouvernement a pris la décision de s'attaquer aux voitures thermiques et électrique.

Actuellement, l'échelle de déductibilité (qui dépend de taux d'émission de CO2 de la voiture) varient de 50% à 100% voire 120% pour les voitures électriques. Le gouvernement va faire réduire le taux de 50% à 40%¹⁴⁵, dans le but de pénaliser les véhicules plus plus polluantes et ce changement est d'application depuis 2018.

Le deuxième changement impactera les voitures électriques dès 2020. Comme évoqué dans la partie consacrée aux voitures de ce type, les sociétés pouvaient bénéficier d'une

¹⁴⁵ MATHIEU B., L'ECHO, 2017, "Michel Ier s'attaque à la fiscalité automobile", <https://www.lecho.be>, (page consultée le 04/04/2018)

déduction de 120%. Malheureusement, à partir de 2020, les sociétés ne pourront plus bénéficier d'une déduction de 120% mais que de 100%¹⁴⁶.

¹⁴⁶ MATHIEU B., *L'ECHO*, 2017, "Michel 1er s'attaque à la fiscalité automobile", <https://www.lecho.be>, (page consultée le 04/04/2018)

Sixième partie : cas pratique

Cette dernière partie est consacrée à un exercice comparatif entre la voiture de société essence/diesel, électrique et l'hybride. Le but de ce chapitre est de déterminer le type de véhicule fiscalement avantageux pour la société et pour l'employé.

Pour chaque type de voiture de société, il y aura une partie impôt des sociétés, des personnes physiques et une partie consacrée à la comptabilisation des frais des voitures. Cet exercice sera effectué tout en tenant compte des nouveautés fiscales.

Afin de réaliser cet exercice pratique, j'ai pris par hypothèse un cas fictif, mais les factures reprises en annexe sont des documents réels.

1. Cas pratique : les voitures de société traditionnelles

1.1. Partie impôt des sociétés

La société **EDiscovery** est considérée comme une PME, elle doit tenir une comptabilité à partie double, mais à schéma abrégé. Durant l'avant dernier et le dernier exercice comptable, cette société n'a pas dépassé plus d'un des trois critères de taille.

Les critères sont les suivants¹⁴⁷ :

- Un chiffre d'affaires hors tva : 9.000.000,00 €
- Un total bilantaire : 4.500.000,00 €
- Un effectif du personnel : 50 personnes équivalent temps plein

Monsieur Vincent Brassard est un employé dans la société **EDiscovery**, il possède comme voiture de société, une Mini WG71 Coopers S cabrio (annexe n° ...), dont l'émission de CO2 est de 134gm/km. Le véhicule a été immatriculé en 15/09/2016 et il est amorti sur 5 ans. Son employeur met à disposition de Monsieur Brassard une carte essence. Il utilise ce véhicule pour le privé et le professionnel.

¹⁴⁷ NBB, "Critères de taille pour les entreprises", <https://www.nbb.be>, (page consultée le 26/04/2018)

Les caractéristiques de la Mini sont les suivantes¹⁴⁸ :

- La valeur catalogue hors tva = 25.330,58 €
- Somme des options = 9.049,58 € hors tva
- Remise = 4.056,61 €
- Emission de CO₂ = 134 gr/km
- Taux de déduction des frais = 75% correspond à une émission de CO₂ de 134 gr/km¹⁴⁹ pour une voiture alimentée à l'essence.

Émissions CO ₂ diesel	Émissions CO ₂ essence	Déductibilité
100% électrique	100% électrique	120%
0 – 60 g	0 – 60 g	100%
61 – 105 g	61 – 105 g	90%
106 – 115 g	106 – 125 g	80%
116 – 145 g	126 – 155 g	75%
146 – 170 g	156 – 180 g	70%
171 – 195 g	181 – 205 g	60%
> 195 g ou non connu	> 205 g ou non connu	50%

Taux d'émission de CO₂ :

$$5,5 + 0,1 \times (134 - 105^{**}) = 8,4\%$$

Année	Diesel	Essence, LPG, gaz naturel
2015	91gr/km	110gr/km
2016	89gr/km	107gr/km
2017	87gr/km	105gr/km**

Coefficient de correction :

100% et 94% car la voiture a été immatriculée la première fois en 2016.

Valeur de l'avantage de toute nature imposable :

Avant de calculer la valeur taxable de la voiture de société, il faut calculer la valeur catalogue de celle-ci. Pour rappel, la valeur catalogue est : : « *le prix catalogue du véhicule vendu à l'état neuf, à un particulier, y compris les options et la TVA réellement payée.*

¹⁴⁸ Annexe 3, pp 148 à 150

¹⁴⁹ Annexe 3, pp 151

Il n'est pas tenu compte de remises, réductions, abattements ou ristournes »¹⁵⁰. La valeur catalogue se calcule de cette manière :

Prix catalogue hors tva	25.330,58 € ¹⁵¹
Option	9.049,58 €
Remise	(4.056,61) €
Sous-total	30.323,55 €
TVA (21% de 30.323,55 €)	6.367,95 €
Remise	4.056,61 €
Valeur catalogue	40.748,11 €

Comme nous avons déterminé le montant de la valeur catalogue du véhicule, il est possible de calculer l'avantage de toute nature.

$(40.748,11 \times 6/7) \times 100 \%$ (correspond au coefficient de correction) $\times 8,4\%$ (pourcentage d'émission de CO₂) = 2.933,86 € $\times 243/365$ (car la voiture a été immatriculé le 15/09/2016) = 1.953,23 €.

Etant donné que la voiture a été immatriculé en 2016, il faut procéder au même calcul mais en appliquant le coefficient de correction de 94%.

Période écoulée depuis la première inscription du véhicule (un mois entamé compte pour un mois entier)	Pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération lors du calcul de l'avantage
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
A partir de 61 mois	70%

$(40.748,11 \times 6/7) \times 94 \%$ (correspond au coefficient de correction) $\times 8,4\%$ (pourcentage d'émission de CO₂) = 2.757,83 € $\times 122/365$ = 921,80 €

¹⁵⁰ SPF FINANCE, « La valeur catalogue », <https://finances.belgium.be>, (page consultée le 05 septembre 2017)

¹⁵¹ Annexe 3 page 148 à 150

Avantage imposable totale pour la période imposable 2017 :

$$\Rightarrow 1.953,23 + 921,03 = 2.875,03 \text{ €}$$

Durant la période imposable 2017, la société a supporté les frais suivants :

Les montants reprennent la partie de la tva non déductible, la société a opté le forfait de 35% de la tva déductible. Les montants obtenus seront expliqués en détails dans la partie comptabilité.

Entretiens et réparations	1.249,75 €
Assurance	4.330,69 €
Carburant	1.980,58 €
Taxe de mise en circulation	1.239,00 € ¹⁵²
Amortissement de la voiture	6.892,54 €

Pour le calcul des dépenses non admises, la société applique la méthode pragmatique car elle est plus avantageuse que la méthode basée sur l'usage réel :

- **La voiture de société** = $2.875,03 \text{ €} \times 40\% = 1.150,01 \text{ €}$. Etant donné que l'employeur intervient dans les frais de carburants, il y a application de la dépense non admise complémentaire de 40% au lieu de 17%. **(1206)**
- **Le carburant** = $1.980,58 \text{ €} - (2.875,03 \text{ €} \times 30\%) = 1.118,07 \text{ €} \times 25\% = 279,52 \text{ €}$.
Au niveau de l'impôt des sociétés, les frais de carburant ne sont déductibles qu'à concurrence de 75%. Il y a donc un rejet de 25% en dépenses non admises. **(1205)**
- **Les autres frais** = $13.711,98 \text{ €} - (2.875,03 \text{ €} \times 70\%) = 11.699,46 \text{ €} \times 25\% = 2.924,86 \text{ €}$. La société peut déduire 75% des frais, il y a par conséquent un rejet de 25%. **(1205)**

¹⁵² LEMONITEURAUTOMOBILE, 2018, "Taxe de mise en circulation Bruxelles et Wallonie", <https://www.moniteurautomobile.be>, (page consultée le 26/04/2018)

La société a également supporté d'autres frais comme :

Frais de restaurant :

Ces frais s'élèvent à 400,00 € dont 200,00 € sont générés pour un restaurant en France.

- $400,00 \times 31\% = 124,00 \text{ € (1208)}$. Les frais de restaurant ne sont déductibles qu'à concurrence de 69%¹⁵³ à l'impôt des sociétés. Par conséquent, il y a un rejet de 31% en dépenses non admises.

Cadeaux :

La société a offert des cadeaux à ses clients les plus fidèles.

- $800,00 \times 50\% = 400,00 \text{ € (1207)}$. A l'impôt des sociétés, les cadeaux ne sont déductibles qu'à 50%¹⁵⁴. De plus en matière de tva, pour la déduire entièrement, il faut que la base hors tva soit inférieure à 50,00 €. Si le montant hors tva est inférieur ou égal à 50,00 €, elle n'est pas déductible.

L'entreprise a réalisé un bénéfice de 40.000,00 €. Son capital s'élève à 200.000,00 € et la réserve légale de la société est de 6.200,00 €. De plus, la société a un bénéfice à reporter de l'exercice précédent de 10.000,00 €

Lorsqu'une société est en situation de bénéfice, elle doit affecter 5% celui-ci à la réserve légale, mais celle-là doit vérifier si cette réserve n'atteint pas 10% du capital. Si c'est le cas, l'affectation n'aura pas lieu car elle a atteint la limite. Dans le cas qui nous occupe, il n'y a pas lieu de faire cette affectation à la réserve légale.

La société affecte à la réserve disponible libre 2.400,00 € et elle verse un dividende de 5.000,00 €.

¹⁵³ DELOITTE, 2017, « Charges déductibles », <https://www2.deloitte.com>, pp 11, (page consultée le 26/04/2018)

¹⁵⁴ TIEST R., 2017, « La société en poche », 31/05/2018, édition Wolters Kluwer, pp 835

Réserves

Bénéfices réservés imposables

	Codes	01/01/2017	31/12/2017
Réserves incorporées au capital et primes d'émission imposables (+)/(-)	1001 PN	, ..	, ..
Quotité imposable des plus-values de réévaluation	1004	, ..	, ..
Réserve légale	1005	6.200,00	6.200,00
Réserves indisponibles	1006	, ..	, ..
Réserves disponibles	1007	5.200,00	7.600,00
Bénéfice (Perte) reporté(e) (+)/(-)	1008 PN	10.000,00	52.600,00

La variation des bénéfices réservés imposables est de = 45.000,00 €

Dépenses non admises

	Codes	Période imposable
Impôts non déductibles	1201	, ..
Impôts, taxes et rétributions régionaux	1202	, ..
Amendes, pénalités et confiscations de toute nature	1203	, ..
Pensions, capitaux, cotisations et primes patronales non déductibles	1204	, ..
Frais de voiture et moins-values sur véhicules automobiles non déductibles	1205	3.923,15
Frais de voiture à concurrence d'une quotité de l'avantage de toute nature	1206	1.150,01
Frais de réception et de cadeaux d'affaires non déductibles	1207	400,00
Frais de restaurant non déductibles	1208	124,00

Total des dépenses non admises de l'entreprise = 4.878,39 €

Dividendes distribués

	Codes	Période imposable
Dividendes ordinaires	1301	5000,00
Acquisition d'actions ou parts propres	1302	, ..
Décès, démission ou exclusion d'un associé	1303	, ..
Partage de l'avoir social	1304	, ..
Dividendes distribués	1320	5000,00
La société a connaissance de son obligation de déposer une déclaration au précompte mobilier (formulaire de déclaration 273 A) lorsque la rubrique « Dividendes distribués » (ligne 1320) est complétée, même si aucun précompte mobilier n'est dû	1321	, ..

Détermination du résultat de la première opération de l'impôt des sociétés :

Variation des bénéfices réservés imposables = **45.000,00 €**

+ Dépenses non admises = **4.878,39 €**

+ Dividende distribué = **5.000,00 €**

La base imposable = 54.878,39 €

La société **EDiscovery** a le droit de bénéficier d'un taux réduit, car ses revenus imposables ne dépassent pas 322.500,00 €. Néanmoins, la société doit satisfaire certaines conditions pour pouvoir jouir de ce taux réduit.

Les conditions sont les suivantes¹⁵⁵ :

- : « *Le dividende distribué par la société ne peut pas dépasser 13 % du capital libéré au début la période imposable* ».
- : « *Les actions ou parts détenues par la société ne peuvent pas représenter plus de 50 % soit de la valeur réévaluée de son capital libéré, soit de son capital libéré augmenté des réserves taxées et des plus-values comptabilisées. La valeur des actions ou parts et le montant du capital libéré, des réserves et des plus-values sont à envisager à la date de clôture des comptes annuels de la société détentrice.* »
- : « *La société doit attribuer à au moins un de ses dirigeants d'entreprise une rémunération à charge du résultat de la période imposable de 36 000 euros minimum. Lorsque le revenu imposable de la société est inférieur à 36 000 euros, la société doit attribuer à au moins un de ses dirigeants d'entreprise une rémunération qui ne peut être inférieure à son revenu imposable.* »
- : « *La société ne peut faire partie d'un groupe auquel appartient un centre de coordination.* »
- : « *Les actions ou parts représentatives du capital social de la société ne peuvent être détenues à concurrence de 50% ou plus par d'autres sociétés.* »

Calcul de l'impôt de la société :

Grâce à l'article 215 du CIR 1992, le montant total qui va servir de base de calcul de l'impôt est de :

$$(0,00 - 25.000,00) \times 24,25\% = 6.062,50 \text{ €}$$

$$(54.878,39 - 25.000,00) \times 31\% = 9.262,30 \text{ €}$$

= (15.324,80 € - 7.000,00 € de précompte mobilier¹⁵⁶) x 2,25%¹⁵⁷ = 187,31 €. Le montant obtenu est égal à la majoration globale.

¹⁵⁵ BELGIUM.BE, « Taux impôt des sociétés », <https://www.belgium.be>, (page consultée 26/04/2018)

¹⁵⁶ Art.158 CIR 1992

Les 2,25%¹⁵⁸ représentent le pourcentage moyen basé sur les taux de bonification liées aux versements anticipés. Ils vont permettre à l'entreprise d'obtenir une diminution de la majoration globale. Les taux varient en fonction du moment où le versement a été effectué.

L'entreprise a effectué 4 versements anticipés, à savoir :

- 10/04/2017, elle verse 3.000,00 € x 3% = 90,00 €
- 10/07/2017, pour 2.000,00 € x 2,50 % = 50,00 €
- 10/10/2017, le montant du versement s'élève à 1.500,00 € x 2% = 30,00 €
- 20/12/2017, pour 1.000,00 € x 1,50% = 15,00 €

Total des versements anticipés = 185,00 €

Majoration ou non de l'impôt de sociétés ?

Pour savoir si l'entreprise doit faire face à une majoration de son impôt pour cause d'absence ou d'insuffisance de versements anticipés, il faut que la différence entre (187,31 € - 185,00 €) soit inférieure à 50,00 €¹⁵⁹ dans ce cas-ci l'entreprise y échappe.

Si dans le cas où la différence est supérieur à 50,00 € ; la majoration ne sera pas appliquée, si la différence obtenue est inférieure au résultat de la formule suivante :

$$(\text{l'impôt dû} - \text{le précompte imputable}) \times 0,50\% \quad ^{160}$$

Impôt dû ou récupéré ?

15.324,80 €

- 7.000,00 € de versements anticipés

- 7.500,00 € de précompte mobilier¹⁶¹

+ 0,00 € pas de majoration applicable

= 824,80 €

¹⁵⁷ Art. 159 CIR 1992

¹⁵⁸ FILO-FISC, 2018, "Les versements anticipés à l'impôt des sociétés", 26/03/2018, <http://www.filo-fisc.be>, (page consultée le 26/04/2018)

¹⁵⁹ Art. 163 CIR 1992

¹⁶⁰ Art. 163 CIR 1992

¹⁶¹ THILMANY J., 2017, "L'impôt des sociétés", U.C.L. Mons, pp 119

A l'impôt des sociétés, le précompte mobilier sera imputé sur l'impôt et il permettra à la société de diminuer la dette finale.

En se concentrant uniquement sur cette situation fiscale et sur la première opération à l'impôt de société, l'entreprise devra payer un impôt de 1.047,62 €

1.2. Partie comptabilité

Dans le premier cas, la société a opté pour le forfait de 35% pour la déductibilité de la tva.

Sur base de notre exemple, le montant de l'avantage de toute nature résultant de la voiture de société est de 2.875,03 €.

L'avantage sera comptabilisé de cette manière :

620 Avantage de toutes natures	2.875,03
	à 743 Autres produits d'exploitation 2.875,03

Parmi les factures de carburant de l'entreprise, voici un exemple de comptabilisation¹⁶² :

Etant donné que la tva n'est déductible à 35%, la partie non déductible sera comptabilisée dans la base hors tva.

611 consommation carburant 197,53 €	
411 tva déductible 12,77 €	
	à 440002 Total Belgium 210,30 €

¹⁶² Annexe 4 pp 152

La facture d'assurance est comptabilisée comme suit¹⁶³ :

6134 assurance matériel roulant 4.330,69 €
--

à 440001 AG assurance 4.330,69 €

La facture d'entretien est comptabilisée de la même manière que la facture de carburant. A savoir que la partie non déductible de la tva est reprise dans la base hors tva¹⁶⁴ :

6108 entretien et réparation matériel roulant 1.249,75 €
--

411 tva déductible 80,83 €

à 440003 Concessionnaire Vandeperre 1.330,58
--

1.3. Partie impôt des personnes physiques

Monsieur Vincent Brassard a opté pour les frais forfaitaires et il reçoit de son employeur une indemnité de 1.400,00 €. Il a travaillé 220 jours durant la période imposable et il effectue 75km pour se rendre à son lieu de travail. Durant 2017, il a recueilli une rémunération 32.500,00 €.

Fiche 281.10 :

9. Rémunérations

a) Rémunérations : 32.500,00 €

b) Avantages de toute nature : (2.875,03 € - 390,00 €)

A. Total (9a + 9b) = **34.985,03 € (1250)**

17. Intervention dans les frais de déplacement :

c) 700,00 €

d) Total (17c) = **700,00 € (1254)**

¹⁶³ Annexe 5 pp 153

¹⁶⁴ Annexe 6 pp 154

Déclaration impôt des personnes physiques :

(1250) = 34.985,03 €

(1254) = 1.400,00 €

(1255) = 390,00 € représente l'exonération fiscale pour l'indemnité reçu par l'employeur pour les frais déplacements domicile-lieu de travail.

35.295,03 € ce montant est obtenu en additionnant le code 1250 et 1254 diminué du code 1255.

Sur base de ce montant, on va pouvoir déterminer le revenu professionnel semi-net du Monsieur Brassard, cela se procède de la sorte :

$$(8.620,00 - 0,00) \times 30\% = 2.586,00$$

$$(20.360,00 - 8.620,00) \times 11\% = 1.291,40$$

$$(35.295,03 - 20.360,00) \times 3\% = 448,05$$

Total des frais forfaitaires = 4.325,45 € mais le montant maximum pour les revenus 2017 est de 4.320,00 €

Revenu professionnel semi-net :

$$35.295,03 - 4.320,00 = 30.975,03 €$$

Sur base du résultat obtenu ci-dessus, l'impôt de Monsieur Brassard s'élève à :

Revenus de 2017 : tranches d'imposition				
de	à	%	Montant	Cumul
0,00	11.070,00	25%	2.767,50	2.767,50
11.070,01	12.720,00	30%	495,00	3.262,50
12.720,01	21.190,00	40%	3.388,00	6.650,49
21.190,01	38.830,00	45%	7.938,00	14.588,49
Plus de	38.830,00	50%		

Figure n°16 : Taux d'imposition fédéral progressif revenus 2017/exercice d'imposition 2018 (L'Echo, 2017)

$$(11.070,00 - 0,00) \times 25\% = 2.767,50 \text{ €}$$

$$(12.720,00 - 11.070,01) \times 30\% = 495,00 \text{ €}$$

$$(21.190,00 - 12.720,01) \times 40\% = 3.388,00 \text{ €}$$

$$\underline{(30.975,03 - 21.190,01) \times 45\% = 4.403,26 \text{ €}}$$

En se focalisant juste sur les revenus professionnels, l'impôt est égal à 11.053,76 €

2. Cas pratique : les voitures de société hybrides

Pour ce deuxième exercice comparatif, nous repartons énoncé développé au point précédent. Néanmoins, nous portons de l'hypothèse que la voiture de société est un véhicule hybride.

2.1. Partie impôt des sociétés

Monsieur Vincent Brassard est un employé dans la société **EDiscovery**, son employeur lui met à disposition une voiture de société hybride essence. Il s'agit d'une Toyota Prius plug-in 1.8VVTi CVT Business. Ce véhicule émet 22 gr/km et il est immatriculé le 15/09/2016. L'amortissement s'effectue sur une période de 5 ans. De plus, son employeur met à disposition de Monsieur Brassard une carte carburant. Il utilise ce véhicule à la fois pour son privé que pour son professionnel.

Les caractéristiques de la Toyota sont les suivantes :

- Emission de CO₂ = 22 gr/km
- Taux de déduction des frais = 100 % correspond à une émission de CO₂ de 22 gr/km¹⁶⁵ pour une voiture alimentée au diesel.

Émissions CO ₂ diesel	Émissions CO ₂ essence	Déductibilité
100% électrique	100% électrique	120%
0 – 60 g	0 – 60 g	100%
61 – 105 g	61 – 105 g	90%
106 – 115 g	106 – 125 g	80%
116 – 145 g	126 – 155 g	75%
146 – 170 g	156 – 180 g	70%
171 – 195 g	181 – 205 g	60%
> 195 g ou non connu	> 205 g ou non connu	50%

Taux d'émission de CO₂ :

$5,5 + 0,1 \times (22-87^{**}) = 2,8\%$ mais reporté à 4%, car c'est le minimum.

¹⁶⁵ Annexe 7 page 156

Année	Diesel	Essence, LPG, gaz naturel
2015	91gr/km	110gr/km
2016	89gr/km	107gr/km
2017	87gr/km**	105gr/km

Coefficient de correction :

100% et 94% car la voiture a été immatriculée la première fois en 2016.

Valeur de l'avantage de toute nature imposable :

Avant de calculer la valeur taxable de la voiture de société, il faut calculer la valeur catalogue de celle-ci :

Prix catalogue hors tva	35.512,40 € ¹⁶⁶
Option	580,17 €
Remise	0,00 €
Sous-total	36.092,57 €
TVA (21% de 36.092,57 €)	7.579,43 €
Remise	0,00 €
Valeur catalogue	43.672,00 €

Comme nous avons déterminé le montant de la valeur catalogue du véhicule, il est possible de calculer l'avantage de toute nature.

$(43.672,00 \times 6/7) \times 100 \%$ (correspond au coefficient de correction) $\times 4\%$ (pourcentage d'émission de CO₂) = 1.497,33 € $\times 243/365$ (car la voiture a été immatriculée le 15/09/2016) = 996,85 €

Etant donné que la voiture a été immatriculée en 2016, il faut procéder au même calcul mais en appliquant le coefficient de correction de 94%.

¹⁶⁶ Annexe 7 page 155

Période écoulée depuis la première inscription du véhicule (un mois entamé compte pour un mois entier)	Pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération lors du calcul de l'avantage
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
A partir de 61 mois	70%

$(43.672,00 \times 6/7) \times 94 \%$ (correspond au coefficient de correction) $\times 4\%$ (pourcentage d'émission de CO₂) = 1.407,49 € $\times 122/365$ (car la voiture a été immatriculée le 15/09/2016) = 470,45 €

Avantage imposable totale pour la période imposable 2017 :

$\Rightarrow 996,85 \text{ €} + 470,45 \text{ €} = 1.467,30 \text{ €}$

Durant la période imposable 2017, la société a supporté les frais suivants :

Les montants reprennent la partie de la tva non déductible, la société a opté pour la première méthode. Les montants obtenus seront expliqués en détails dans la partie comptabilité.

Entretiens et réparations	1.249,75 €
Assurance	4.330,69 €
Carburant + électricité	1.980,58 €
Taxe de mise en circulation	495,00 € ¹⁶⁷
Amortissement de la voiture	8.203,84 €

Pour le calcul des dépenses non admises, la société applique la méthode pragmatique car elle est plus avantageuse que la méthode basée sur l'usage réel :

La voiture de société = $1.467,30 \times 40\% = 586,92 \text{ €}$. Etant donné que l'employeur intervient dans les frais de carburant, il y a application de la dépense non admise complémentaire de 40% au lieu de 17%. **(1206)**

¹⁶⁷ HALLET Y., JACQUEMART B., LA NOUVELLE GAZETTE, 2018, "Taxe réduite pour les voitures électriques", 24/04/2018

- **Le carburant et l'électricité** = $1.980,58 - (1.467,30 \text{ €} \times 30\%) = 1.540,39 \times 25 \%$
= **385,10 €**. Au niveau de l'impôt des sociétés, les frais d'électricité sont considérés comme du carburant. Par conséquent, ces dépenses ne sont déductibles qu'à concurrence de 75%. Il y a un rejet de 25% en dépenses non admises. **(1205)**
- **Les autres frais** = $14.279,28 \times 0 \%$ = **0,00 €**. Ce montant est obtenu en additionnant tous les frais restants, car ils sont déductibles en fonction de l'émission de CO2 de la voiture. La société peut déduire 100% des frais, il n'y a pas de rejet en dépenses non admises.

La société a également supporté d'autres frais comme :

Frais de restaurant :

Ces frais s'élèvent à 400,00 € dont 200,00 € sont générés pour un restaurant en France.

- $400,00 \times 31\% = 124,00 \text{ €}$ **(1208)**.

Cadeaux :

La société a offert des cadeaux à ses clients les plus fidèles.

- $800,00 \times 50\% = 400,00 \text{ €}$ **(1207)**.

La situation des bénéfices réservés imposables est identique au premier cas pour les voitures essence/diesel.

La société affecte à la réserve disponible libre 2.400,00 € et elle verse un dividende de 5.000,00 €.

Réserves

Bénéfices réservés imposables

	Codes	01/01/2017	31/12/2017
Réserves incorporées au capital et primes d'émission imposables (+)/(-)	1001 PN	.....	.....
Quotité imposable des plus-values de réévaluation	1004	.....	.....
Réserve légale	1005	6,200,00	6,200,00
Réserves indisponibles	1006	.....	.....
Réserves disponibles	1007	5,200,00	7,600,00
Bénéfice (Perte) reporté(e) (+)/(-)	1008 PN	10,000,00	52,600,00

La variation des bénéfices réservés imposables est de = 45.000,00 €

Dépenses non admises

	Codes	Période imposable
Impôts non déductibles	1201	.....
Impôts, taxes et rétributions régionaux	1202	.....
Amendes, pénalités et confiscations de toute nature	1203	.....
Pensions, capitaux, cotisations et primes patronales non déductibles	1204	.....
Frais de voiture et moins-values sur véhicules automobiles non déductibles	1205	495,15
Frais de voiture à concurrence d'une quotité de l'avantage de toute nature	1206	586,92
Frais de réception et de cadeaux d'affaires non déductibles	1207	400,00
Frais de restaurant non déductibles	1208	124,00

Total des dépenses non admises de l'entreprise = 1.496,02 €

Dividendes distribués

	Codes	Période imposable
Dividendes ordinaires	1301	5000,00
Acquisition d'actions ou parts propres	1302	.....
Décès, démission ou exclusion d'un associé	1303	.....
Partage de l'avoir social	1304	.....
Dividendes distribués	1320	5000,00
La société a connaissance de son obligation de déposer une déclaration au précompte mobilier (formulaire de déclaration 273 A) lorsque la rubrique « Dividendes distribués » (ligne 1320) est complétée, même si aucun précompte mobilier n'est dû	1321	.....

Détermination du résultat de la première opération de l'impôt des sociétés :

Variation des bénéfices réservés imposables = **45.000,00 €**

+ Dépenses non admises = **1.496,02€**

+ Dividende distribué = **5.000,00 €**

La base imposable = 51.496,02 €

Partons de l'hypothèse qu'elle respecte les conditions pour bénéficier du taux réduit.

Calcul de l'impôt de la société :

Grâce à l'article 215 du CIR 1992, le montant total qui servira de base de calcul de l'impôt est de :

$$(0,00 - 25.000,00) \times 24,25\% = 6.062,50 \text{ €}$$

$$(51.496,02 - 25.000,00) \times 31\% = 8.213,77 \text{ €}$$

= $(14.276,27 \text{ €} - 7.000,00 \text{ € de précompte mobilier}^{168}) \times 2,25\%^{169} = 163,72 \text{ €}$. Le montant obtenu est égal à la majoration globale.

L'entreprise a effectué 4 versements anticipés, à savoir :

- 10/04/2017, elle verse $3.000,00 \text{ €} \times 3\% = 90,00 \text{ €}$
- 10/07/2017, pour $2.000,00 \text{ €} \times 2,50\% = 50,00 \text{ €}$
- 10/10/2017, le montant du versement s'élève à $1.500,00 \text{ €} \times 2\% = 30,00 \text{ €}$
- 20/12/2017, pour $1.000,00 \text{ €} \times 1,50\% = 15,00 \text{ €}$

Total des versements anticipés = 185,00 €

Majoration ou non de l'impôt de sociétés ?

Pour savoir si l'entreprise doit faire face à une majoration de son impôt pour cause d'absence ou d'insuffisance de versements anticipés, il faut que la différence entre $(163,72 \text{ €} - 185,00 \text{ €})$ soit inférieure à $50,00 \text{ €}^{170}$. L'entreprise a échappé à cette majoration d'impôt, car le montant obtenu $(163,72 \text{ €} - 185,00 \text{ €}) = - 21,28 \text{ €}$.

¹⁶⁸ Art. 158 CIR 1992

¹⁶⁹ Art. 159 CIR 1992

¹⁷⁰ Art. 163 CIR 1992

Si dans le cas où la différence est supérieur à 50,00 € ; la majoration ne sera pas appliquée, si la différence obtenue est inférieure au résultat de la formule suivante :

$$(\text{l'impôt dû} - \text{le précompte imputable}) \times 0,50\%^{171}$$

Impôt dû ou récupéré ?

14.276,27 €
 - 7.000,00 € de versements anticipés
 - 7.500,00 € de précompte mobilier¹⁷²
+ 0,00 € pas de majoration applicable
 = -223,73 €

A l'impôt des sociétés, le précompte mobilier sera imputé sur l'impôt et il permettra à la société de diminuer la dette finale.

Dans le cas qui nous occupe, la société est en situation de crédit d'impôt. Elle ne doit pas payer d'impôt.

2.2. Partie comptabilité

Pour ce second cas, la société a opté pour la première méthode de calcul de la TVA qui consiste à calculer l'utilisation professionnelle de la voiture. Monsieur Brassard utilise son véhicule comme suit : 15.000 km pour les trajets domicile-lieu de travail, 7.000 km pour les autres trajets privés et 8.000 km pour les déplacements professionnels.

Dans cette hypothèse, le véhicule est utilisé à des fins privés à concurrence de 73%. La société ne pourra déduire que 27% de la TVA.

Sur base de notre exemple, le montant de l'avantage de toute nature résultant de la voiture de société est de 1.467,30 €

¹⁷¹ Art. 163 CIR 1992

¹⁷² THILMANY J., 2017, "L'impôt des sociétés", U.C.L. Mons, pp 119

L'avantage sera comptabilisé de cette manière :

620 Avantage de toutes natures 1.467,30 €	
	à 743 Autres produits d'exploitation 1.467,30 €

Parmi les factures de carburant reprises de la partie annexe, voici un exemple de comptabilisation¹⁷³ :

Etant donné que la tva n'est déductible à 27% (qui représente

611 consommation carburant 173,79 €	
411 tva déductible 9,86 €	
416 compte courant 26,65 €	
	à 440002 Total Belgium 210,30 €

La facture d'assurance est comptabilisée comme suit¹⁷⁴ :

6134 assurance matériel roulant 4.330,69 €	
	à 440001 AG assurance 4.330,69 €

La facture d'entretien est comptabilisée de la même manière que la facture de carburant :

6108 entretien et réparation matériel roulant 1.603,59 €	
411 tva déductible 90,92 €	
416 compte courant 245,83 €	
	à 440003 Concessionnaire Vandeperre 1.940,34 € ¹⁷⁵

¹⁷³ Annexe 4 pp 152

¹⁷⁴ Annexe 5 pp 153

¹⁷⁵ Annexe 8 PP 157

2.3. Partie impôt des personnes physiques

Monsieur Vincent Brassard a opté pour les frais forfaitaires et il reçoit de son employeur une indemnité de 700,00 €. Il a travaillé 220 jours durant la période imposable et il effectue 75km pour se rendre à son lieu de travail. Durant 2017, il a recueilli une rémunération 32.500,00 €.

Fiche 281.10 :

9. Rémunérations

a) Rémunérations : 32.500,00 €

b) Avantages de toute nature : (1.467,30 € - 390,00 €)

A. Total (9a + 9b) = **33.577,30 € (1250)**

17. Intervention dans les frais de déplacement :

c) 700,00 €

d) Total (17c) = **700,00 € (1254)**

Déclaration impôt des personnes physiques :

(1250) = 33.577,30 €

(1254) = 700,00 €

(1255) = 390,00 € représente l'exonération fiscale pour l'indemnité reçu par l'employeur pour les frais de déplacement domicile-lieu de travail.

33.887,30 € ce montant est obtenu en additionnant le code 1250 et 1254 diminué du code 1255.

Sur base de ce montant, on déterminera le revenu professionnel semi-net du Monsieur Brassard :

$(8.620,00 - 0,00) \times 30\% = 2.586,00 \text{ €}$

$(20.360,00 - 8.620,00) \times 11\% = 1.291,40 \text{ €}$

$(33.887,30 - 20.360,00) \times 3\% = 405,82 \text{ €}$

Total des frais forfaitaires = 4.283,22 € mais le montant maximum pour les revenus 2017 est de 4.320,00 €

Revenu professionnel semi-net :

$$33.887,30 - 4.283,22 = 29.604,08 \text{ €}$$

Sur base du résultat obtenu ci-dessus, l'impôt de Monsieur Brassard s'élève à :

Revenus de 2017 : tranches d'imposition				
de	à	%	Montant	Cumul
0,00	11.070,00	25%	2.767,50	2.767,50
11.070,01	12.720,00	30%	495,00	3.262,50
12.720,01	21.190,00	40%	3.388,00	6.650,49
21.190,01	38.830,00	45%	7.938,00	14.588,49
Plus de	38.830,00	50%		

Figure n°16 : Taux d'imposition fédéral progressif revenus 2017/exercice d'imposition 2018 (L'Echo, 2017)

$$(11.070,00 - 0,00) \times 25\% = 2.767,50 \text{ €}$$

$$(12.720,00 - 11.070,01) \times 30\% = 495,00 \text{ €}$$

$$(21.190,00 - 12.720,01) \times 40\% = 3.388,00 \text{ €}$$

$$(29.604,08 - 21.190,01) \times 45\% = 3.786,33 \text{ €}$$

En se focalisant juste sur les revenus professionnels, l'impôt est égal à 10.436,83 €

3. Cas pratique : la voitures de société électrique

Pour ce dernier exercice comparatif, nous repartons de l'énoncé de départ. Néanmoins, nous partons de l'hypothèse que la voiture de société est une voiture électrique.

3.1. Partie impôt des sociétés

Monsieur Vincent Brassard est un employé dans la société **EDiscovery**, son employeur lui met à disposition une voiture de société électrique. Il s'agit d'une Nissan Tekna. Ce véhicule est immatriculé le 15/09/2016. L'amortissement s'effectue sur une période de 5 ans. De plus, son employeur met à sa disposition des bornes électriques pour le rechargement de sa voiture. Il utilise cette voiture à la fois pour son privé et professionnel.

Les caractéristiques de la Nissan sont les suivantes¹⁷⁶ :

- Emission de CO₂ = 0,00 gr/km
- Taux de déduction des frais = 120% étant donné qu'il s'agit d'un véhicule électrique qui n'émet pas de CO₂.

Émissions CO ₂ diesel	Émissions CO ₂ essence	Déductibilité
100% électrique	100% électrique	120%
0 – 60 g	0 – 60 g	100%
61 – 105 g	61 – 105 g	90%
106 – 115 g	106 – 125 g	80%
116 – 145 g	126 – 155 g	75%
146 – 170 g	156 – 180 g	70%
171 – 195 g	181 – 205 g	60%
> 195 g ou non connu	> 205 g ou non connu	50%

Taux d'émission de CO₂ :

Malgré que la voiture est électrique, le taux d'émission de CO₂ minimum est de 4%

Coefficient de correction :

100% et 94% car la voiture a été immatriculé la première fois en 2016.

¹⁷⁶ Annexe 9 pp 158 à 159

Valeur de l'avantage de toute nature imposable :

Avant de calculer la valeur taxable de la voiture de société, il faut calculer la valeur catalogue de celle-ci :

Prix catalogue hors tva	32.760,33 € ¹⁷⁷
Option	495,87 €
Remise	0,00 €
Sous-total	33.256,20 €
TVA (21% de 33.256,20 €)	6.983,80 €
Remise	0,00 €
Valeur catalogue	40.240,00 €

Comme nous avons déterminé le montant de la valeur catalogue du véhicule, il est possible de calculer l'avantage de toute nature.

$(40.240,00 \times 6/7) \times 100 \%$ (correspond au coefficient de correction) $\times 4\%$ (pourcentage d'émission de CO₂) = $\times 243/365$ (car la voiture a été immatriculé le 15/09/2016) = 918,51 €.

Etant donné que la voiture a été immatriculé en 2016, il faut procéder au même calcul mais en appliquant le coefficient de correction de 94%.

Période écoulée depuis la première inscription du véhicule (un mois entamé compte pour un mois entier)	Pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération lors du calcul de l'avantage
De 0 à 12 mois	100%
De 13 à 24 mois	94%
De 25 à 36 mois	88%
De 37 à 48 mois	82%
De 49 à 60 mois	76%
A partir de 61 mois	70%

$(40.240,00 \times 6/7) \times 94 \%$ (correspond au coefficient de correction) $\times 4\%$ (pourcentage d'émission de CO₂) = $1.296,88 \times 122/365 = 433,48 €$

¹⁷⁷ Annexe 9 page 158 à 159

Avantage imposable total pour la période imposable 2017 :

$$\Rightarrow 918,51 + 433,48 = 1.351,99 \text{ €}$$

Durant la période imposable 2017, la société a supporté les frais suivants :

Les montants reprennent la partie de la tva non déductible, la société a opté pour la deuxième méthode de calcul de la TVA. Les montants obtenus seront expliqués en détails dans la partie comptabilité. Monsieur Brassard a travaillé 220 jours durant la période imposable et il effectue 75km pour se rendre à son lieu de travail. Il a parcouru 30.000 km durant l'exercice d'imposition 2017.

La société calcule le pourcentage de déductibilité, comme suit :

$(75 \times 2 \times 200 + 6.000 \times 100) / 30.000 = 21\%$ ce pourcentage représente la partie d'utilisation privée du véhicule. Le taux d'utilisation professionnelle est de : $100\% - 21\% = 79\%$. Néanmoins, la TVA déductible est limitée à 50%.

Entretiens et réparations	1.249,75 €
Assurance	4.330,69 €
Electricité	1.980,58 €
Taxe de mise en circulation	77,35€ ¹⁷⁸
Amortissement de la voiture	5.659,54€

Pour le calcul des dépenses non admises, la société applique la méthode pragmatique car elle est plus avantageuse que la méthode basée sur l'usage réel :

La voiture de société = $1.351,99 \times 17\% = 229,84 \text{ €}$. (1206)

L'électricité = $1.980,58 - (1.351,99 \times 30\%) = 1.574,98 \times 25\% = 393,75 \text{ €}$. (1205)

Les autres frais = $13.297,91 \times 0\% = 0,00 \text{ €}$. (1205)

¹⁷⁸ HALLET Y., JACQUEMART B., LA NOUVELLE GAZETTE, 2018, "Taxe réduite pour les voitures électriques", 24/04/2018

La société a également supporté d'autres frais comme :

Frais de restaurant :

Ces frais s'élèvent à 400,00 € dont 200,00 € sont générés pour un restaurant en France.

- $400,00 \times 31\% = 124,00 \text{ € (1208)}$.

Cadeaux :

La société a offert des cadeaux à ses clients les plus fidèles.

- $800,00 \times 50\% = 400,00 \text{ € (1207)}$.

La situation des bénéfices réservés imposables reste inchangée par rapport aux deux cas précédents.

La société affecte à la réserve disponible libre 2.400,00 € et elle verse un dividende de 5.000,00 €.

Réserves

Bénéfices réservés imposables

	Codes	01/01/2017	31/12/2017
Réserves incorporées au capital et primes d'émission imposables (+)/(-)	1001 PN		
Quotité imposable des plus-values de réévaluation	1004		
Réserve légale	1005	6.200,00	6.200,00
Réserves indisponibles	1006		
Réserves disponibles	1007	5.200,00	7.600,00
Bénéfice (Perte) reporté(e) (+)/(-)	1008 PN	10.000,00	52.600,00

La variation des bénéfices réservés imposables est de = 45.000,00 €

Dépenses non admises

	Codes	Période imposable
Impôts non déductibles	1201	
Impôts, taxes et rétributions régionaux	1202	
Amendes, pénalités et confiscations de toute nature	1203	
Pensions, capitaux, cotisations et primes patronales non déductibles	1204	
Frais de voiture et moins-values sur véhicules automobiles non déductibles	1205	393,75
Frais de voiture à concurrence d'une quotité de l'avantage de toute nature	1206	229,84
Frais de réception et de cadeaux d'affaires non déductibles	1207	400,00
Frais de restaurant non déductibles	1208	124,00

Total des dépenses non admises de l'entreprises = 1.147,59 €

Dividendes distribués

	Codes	Période imposable
Dividendes ordinaires	1301	 5000,00, . .
Acquisition d'actions ou parts propres	1302	.....|.....|....., . .
Décès, démission ou exclusion d'un associé	1303	.....|.....|....., . .
Partage de l'avoir social	1304	.....|.....|....., . .
Dividendes distribués	1320	 5000,00, . .
La société a connaissance de son obligation de déposer une déclaration au précompte mobilier (formulaire de déclaration 273 A) lorsque la rubrique « Dividendes distribués » (ligne 1320) est complétée, même si aucun précompte mobilier n'est dû	1321	.....|.....|....., . .

Détermination du résultat de la première opération de l'impôt des sociétés :

Variation des bénéfices réservés imposables = **45.000,00 €**

+ Dépenses non admises = **1.147,59 €**

+ Dividende distribué = 5.000,00 €

La base imposable = 51.147,59 €

Partons de l'hypothèse qu'elle respecte les conditions pour bénéficier du taux réduit.

Calcul de l'impôt de la société :

Grâce à l'article 215 du CIR 1992, le montant total qui va servir de base de calcul de l'impôt est de :

$$(0,00 - 25.000,00) \times 24,25\% = 6.062,50 \text{ €}$$

$$(51.147,59 - 25.000,00) \times 31\% = 8.105,75 \text{ €}$$

= $(14.168,25 - 7.000,00 \text{ € de précompte mobilier}^{179}) \times 2,25\%^{180} = 161,29 \text{ €}$. Le montant obtenu est égal à la majoration globale.

¹⁷⁹ Art. 158 CIR 1992

¹⁸⁰ Art. 159 CIR 1992

L'entreprise a effectué 4 versements anticipés, à savoir :

- 10/04/2017, elle verse 3.000,00 € x 3% = 90,00 €
- 10/07/2017, pour 2.000,00 € x 2,50% = 50,00 €
- 10/10/2017, le montant du versement s'élève à 1.500,00 € x 2% = 30,00 €
- 20/12/2017, pour 1.000,00 € x 1,50% = 15,00 €

Total des versements anticipés = 185,00 €

Majoration ou non de l'impôt de sociétés ?

Pour savoir si l'entreprise doit faire face à une majoration de son impôt pour cause d'absence ou d'insuffisance de versements anticipés, la différence entre (161,29 € - 185,00€) doit être inférieure à 50,00 €¹⁸¹. L'entreprise a échappé à cette majoration d'impôt, car le montant obtenu (161,29 € - 185,00 €) = - 23,71 €

Si dans le cas où la différence est supérieur à 50,00 € ; la majoration ne sera pas appliquée, si la différence obtenue est inférieure au résultat de la formule suivante :

$$(\text{l'impôt dû} - \text{le précompte imputable}) \times 0,50\% \text{ }^{182}$$

Impôt dû ou récupéré ?

14.168,25 €

- 7.000,00 € de versements anticipés
- 7.500,00 € de précompte mobilier¹⁸³
- + 0,00 € pas de majoration applicable
- = -331,75 €

A l'impôt des sociétés, le précompte mobilier sera imputé sur l'impôt et il permettra à la société de diminuer la dette finale.

¹⁸¹ Art. 163 CIR 1992

¹⁸² Art. 163 CIR 1992

¹⁸³ THILMANY J., 2017, "L'impôt des sociétés", U.C.L. Mons, pp 119

Dans le cas qui nous occupe, la situation est en situation de crédit d'impôt. Elle ne doit pas payer d'impôt.

3.2. Partie comptabilité

Pour ce second cas, la société a opté pour la première méthode de calcul de la TVA qui consiste à calculer l'utilisation professionnelle de la voiture. Monsieur Brassard utilise son véhicule comme suit : 15.000 km pour les trajets domicile-lieu de travail, 7.000 km pour les autres trajets privés et 8.000 km pour les déplacements professionnels.

La société calcule le pourcentage de déductibilité, comme suit :

$(75 \times 2 \times 200 + 6.000 \times 100) / 30.000 = 21\%$ ce pourcentage représente la partie d'utilisation privée du véhicule. Le taux d'utilisation professionnelle est de : $100\% - 21\% = 79\%$. Néanmoins, la TVA déductible est limitée à 50%.

Sur base de notre exemple, le montant de l'avantage de toute nature résultant de la voiture de société est de 1.351,99 €

L'avantage sera comptabilisé de cette manière :

620 Avantage de toutes natures 1.351,99 €

à 743 Autres produits d'exploitation 1.351,99 €

La facture d'assurance est comptabilisée comme suit¹⁸⁴ :

6134 assurance matériel roulant 4.330,69 €
--

à 440001 AG assurance 4.330,69 €

¹⁸⁴ Annexe 5 pp 153

Parmi tous les frais d'entretien du véhicule, voici un exemple de comptabilisation¹⁸⁵ :

6108 entretien et réparation matériel roulant 395,66€

411 tva déductible 48,83 €

416 compte courant 118,16 €

à 440003 Concessionnaire Vandeperre 562,65 €

Détail des résultats obtenus :

Base hors TVA : 464,99 €

Utilisation professionnelle : 79%
= 367,34 € (#6108)

Utilisation privée : 21%
= 97,65 € (#416)

TVA : 97,65 €

Utilisation professionnelle : 79%
= 77,14 €

Utilisation privée : 21%
= 20,51 € (#416)

Tva déductible : 50%
= 48,83 : 97,65 € x 50 %
(#411)

Tva non déductible : 29%
= 28,32 : 97,65 x 29%
(#6108)

¹⁸⁵ Annexe 10 pp 160

3.3. Partie impôt des personnes physiques

Monsieur Vincent Brassard a opté pour les frais forfaitaires et il reçoit de son employeur une indemnité de 700,00 €. Il a travaillé 220 jours durant la période imposable et il effectue 75km pour se rendre à son lieu de travail. Durant 2017, il a recueilli une rémunération 32.500,00 €.

Fiche 281.10 :

9. Rémunérations

a) Rémunérations : 32.500,00 €

b) Avantages de toute nature : (1.351,99 - 390,00 €)

A. Total (9a + 9b) = **33.461,99 € (1250)**

17. Intervention dans les frais de déplacement :

c) 700,00 €

d) Total (17c) = **700,00 € (1254)**

Déclaration impôt des personnes physiques :

(1250) = 33.461,99 €

(1254) = 700,00 €

(1255) = 390,00 € représente l'exonération fiscale pour l'indemnité reçu par l'employeur pour les frais déplacement domicile-lieu de travail.

33.771,99 € ce montant est obtenu en additionnant le code 1250 et 1254 diminué du code 1255.

Sur base de ce montant, on déterminera le revenu professionnel semi-net du Monsieur Brassard :

$$(8.620,00 - 0,00) \times 30\% = 2.586,00 \text{ €}$$

$$(20.360,00 - 8.620,00) \times 11\% = 1.291,40 \text{ €}$$

$$(33.771,99 - 20.360,00) \times 3\% = 402,36 \text{ €}$$

Total des frais forfaitaires = 4.279,76 € mais le montant maximum pour les revenus 2017 est de 4.320,00 €

Revenu professionnel semi-net :

$$33.771,99 - 4.279,76 = 29.492,23\text{€}$$

Sur base du résultat obtenu ci-dessus, l'impôt de Monsieur Brassard s'élève à :

Revenus de 2017 : tranches d'imposition				
de	à	%	Montant	Cumul
0,00	11.070,00	25%	2.767,50	2.767,50
11.070,01	12.720,00	30%	495,00	3.262,50
12.720,01	21.190,00	40%	3.388,00	6.650,49
21.190,01	38.830,00	45%	7.938,00	14.588,49
Plus de	38.830,00	50%		

Figure n°16 : Taux d'imposition fédéral progressif revenus 2017/exercice d'imposition 2018 (L'Echo, 2017)

$$(11.070,00 - 0,00) \times 25\% = 2.767,50 \text{ €}$$

$$(12.720,00 - 11.070,01) \times 30\% = 495,00 \text{ €}$$

$$(21.190,00 - 12.720,01) \times 40\% = 3.388,00 \text{ €}$$

$$(29.492,23 - 21.190,01) \times 45\% = 3.736,00 \text{ €}$$

En se focalisant juste sur les revenus professionnels, l'impôt est égal à 10.386,50 €

Conclusion

Tout au long de la réalisation de ce mémoire, ma démarche a été d'expliquer tous les concepts théoriques de la voiture de société à travers l'impôt des sociétés, des personnes physiques et de la TVA et d'illustrer ces concepts à travers des exemples chiffrés afin d'en améliorer la compréhension.

Tout en tenant compte de l'actualité fiscale, j'ai constaté que ce sujet est une matière en constante évolution et que tous les changements actuels et à venir rendent ce domaine assez complexe, car il faut tenir compte de divers éléments ; n'oublions pas que la fiscalité est toujours du cas par cas.

La finalisation de travail de fin d'études est également d'aiguiller les futurs diplômés qui, un jour, devront faire un choix entre une voiture de société ou le budget mobilité. Grâce à ce mémoire, ils pèseront le pour et le contre et cela facilitera la prise de décision. De plus, il contient quelques conseils comme le choix entre la déclaration des frais réels ou forfaitaire ; la méthode la plus avantageuse, etc ...

Le but de ce mémoire est de déterminer si les voitures de société sont fiscalement avantageuses pour la société et pour le bénéficiaire de cet avantage. Grâce mes recherches, j'ai remarqué que le gouvernement introduit de plus en plus une fiscalité qui rend les voitures de société moins avantageuses. Notamment par l'introduction de la dépense non admise complémentaire de 40% (s'il y a intervention de l'employeur dans les frais de carburant) et la non déductibilité de l'intervention personnelle du travailleur. Ceci a pour conséquence d'alourdir la base imposable de la société. Ensuite, pour la période imposable 2020, le fisc introduira une nouvelle méthode de calcul qui détermine le pourcentage de déductibilité des frais ; c'est moins avantageux que le système actuel. Dès lors, il ne sera plus possible pour les sociétés de déduire les frais à 120% pour les voitures électriques, le taux sera limité à 100% ; c'était un incitant fiscal pour l'achat de ces véhicules. Actuellement, les taux de déductibilité des frais oscillent de 50% à 120%, mais le gouvernement a également décidé de faire passer les 50% à 40% pour les voitures les plus polluantes.

Par la prise de conscience des effets néfastes de la voiture sur notre environnement, le gouvernement propose des solutions alternatives, comme l'allocation de mobilité. Cette option représente une réelle menace pour les avantages de toute nature en terme de taxation. Sur base de l'exemple développé, il est plus avantageux pour un contribuable d'échanger sa voiture contre cette somme d'argent, sur laquelle, il sera peu imposé. Une autre possibilité au véhicule de société est l'indemnité kilométrique réelle ou forfaitaire ; celui-ci est exonéré d'impôt. Cela peut inciter un employé à ne pas prendre une voiture de société et à faire des économies.

Le but de l'exercice comparatif est de démontrer le traitement fiscal applicable à l'impôt de sociétés et l'impôt des personnes physiques, de savoir quel est le type de voiture de société actuellement intéressant.

Grâce aux résultats obtenus, je peux conclure : les voitures de société électrique et hybride sont plus intéressantes pour la société ; grâce au fait qu'elles émettent pas voire peu d'émissions de CO₂, la société bénéficie d'une déductibilité entre 100% et 120% ; cela permet d'alléger la base imposable à l'impôt des sociétés. Sur base du cas pratique, la voiture électrique génère une situation fiscale bien plus avantageuse pour l'entreprise et l'employé que les autres hypothèses.

Selon moi, sur le long terme, les voitures de société deviendront de moins en moins avantageuses. Malheureusement, j'ai remarqué depuis 2015 que les taux d'émission de CO₂ de référence ne cessent de diminuer. Cela a pour principale conséquence une augmentation de l'avantage de toute nature imposable. Sur base de mes observations et mes recherches, j'estime que la fiscalité des voitures de société déperira d'année en année.

Enfin, la voiture de société est avantageuse pour le bénéficiaire, dans le sens où, il ne doit pas assumer les frais, les taxes et assurances ; c'est la société qui supporte toutes ces charges. Néanmoins les entreprises doivent continuer à profiter du système actuel, encore relativement avantageux, car à partir de l'exercice d'imposition 2018 et 2020, beaucoup de changements risquent d'inverser cette situation pour énormément d'entreprises.

Bibliographie

Notes de cours

THILMANY J., 2017, *“L’impôt des sociétés”*, U.C.L. Mons

THILMANY J., 2017, *« T.V.A »*, U.C.L. Mons

Les ouvrages

COPPENS P-F., 2015, *« Tous les frais professionnels en 100 questions »*, 03/03/2015, édition Larcier, n°27

IPCF, 2014, *« Guide de la déclaration à l’impôt des sociétés 2014 »*, 05/2014, édition Wolters Kluwer

IPCF, 2015, *« Guide impôts »*, 05/2015, édition Pelckmans

LAMPARELLI T., 2017, *« La TVA et l’automobile »*, 15/06/2017, édition Larcier, n°11

MERCIER S., 2016, *« Les formes alternatives de rémunération, comment retirer un revenu optimal d’une société »*, édition Larcier business

TIEST R., 2017, *« La société en poche »*, 31/05/2018, édition Wolters Kluwer

Codes

BOURGEOIS M., RICHELLE I., 2017-2018, *« Droit fiscal »*, 01/08/2017, édition la Charte

Les revues

DELOITTE, 2017, *« Charges déductibles »*, pp. 14-21,
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/be/Documents/Accountancy/FR/BrochuresFR/2017-charges-deductibles-fr.pdf>

HALLET Y., JACQUEMART B., LA NOUVELLE GAZETTE, 2018, *“Taxe réduite pour les voitures électriques”*, 24/04/2018

MAES L., *LE FISCOLOGUE*, 2017, « Loi de relance : un panier hétéroclite de dispositions fiscales et autres », 03/11/2017, n°1540, pp 4

MASSIN I., *LE FISCOLOGUE*, 2016, « La nouvelle loi sur la 'cotisation spéciale' : un fait nouveau », 30/09/2016, n°1490, pp 1-3

MASSIN I., WITTOCK N., *LE FISCOLOGUE*, 2016, « Loi-programme : des modifications surprenantes pour voitures de société », 25/11/2016, n°1498, pp 1-2

MASSIN I., WITTOCK N., *LE FISCOLOGUE*, 2017, « Nouveau commentaire sur la cotisation sur commissions secrètes », 09/06/2017, n°1524, pp 5 à 8

VAN CROMBRUGGE S., *LE FISCOLOGUE*, 2017, « Nouveau commentaire sur la cotisation sur commissions secrètes », 14/04/2017, n°1517, pp 5-7

VAN CROMBRUGGE S., *LE FISCOLOGUE*, 2017, « La déclaration à l'impôt des personnes physiques pour l'ex. d'imp. 2017 », 05/05/2017, n°1520, pp 1-15

HINNEKENS P., WELLENS L., *LE FISCOLOGUE*, 2017, « Voitures de société : quand reprendre 40% plutôt que 17% en DNA ? », 09/06/2017, n°1524, pp 1-2

WITTOCK N., *LE FISCOLOGUE*, 2017, « La nouvelle loi sur la 'cotisation spéciale' : un fait nouveau ? », 30/09/2016, n°1490, pp 1-3

Les sites internet

ACCOFISC, 2017, « Quel est l'avantage d'une voiture électrique ? », 20/02/2017, <http://www.accofisc.be/fr/2017/02/quel-est-lavantage-dune-voiture-electrique/>

AUTOMOBILE-PROPRE, 2017, « Voiture hybride: fonctionnement, avantages et inconvénients », 27/10/2017, <http://www.automobile-propre.com/dossiers/voitures-hybrides/voiture-hybride-fonctionnement-avantages-inconvenients/>

BDO, 2017, “Mesures compensatoires”, 01/09/2017, <https://www2.deloitte.com/be/en/pages/accountancy/articles/accountancy-actualites/accord-ete-mesures-compensatoires.html>

BDO, 2016, “Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2017”, 05/12/2016, <https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2016/avantage-de-toute-nature-voitures-de-societe-emi>,

BDO, 2016, « Déduction TVA voitures de société : trois méthodes de calcul », 01/01/2016, <https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2016/deduction-tva-voitures-de-societe-trois-methodes>

BELGIUM.BE, « Taux impôt des sociétés », https://www.belgium.be/fr/impots/impot_sur_les_revenus/societes/declaration/imposition

BUSINESSDATABASE, 2015, « L'imposition, désormais, des 'bénéfices dissimilés', 09/04/2015, https://businessdatabase.indicator.be/societe_commissions_secretes/l_imposition_desormais_des_benefices_dissimules_WAACIMAR_EU21120201/related

CHAROT P., FILO-FISC, 2018, “La fiscalité des ABSL et leurs obligations comptables”, 20/02/2018, <http://www.filo-fisc.be/Downloads/Fiscasbl.pdf>

CLAEYS & ENGELS, 2017, « L'usage privé d'un véhicule de société », 01/08/2017, https://www.edenred.be/asdoc/documents/fr/claeysEngels/L_usage_privé_d_un_véhicule_de_societe.pdf, (page consultée le 07/04/2018), pp 7

CLAES & ENGELS, 2015, « Les frais propres à l'employeur », 08/2015, https://www.edenred.be/as-doc/documents/fr/claeysEngels/Frais-propres-à-l_employeur.pdf,

CRIEL P., PARTENA-PROFESSIONNAL, 2017, “Voiture de société: taux d'émission de CO2 de référence de 2018”, 21/12/2017, <https://www.partena-professional.be/fr/infoflashes/2017/voitures-de-societe-taux-d-emission-de-co2-de-reference-2018/>

DAUPHIN J., L'AVENIR.NET, 2016, "Taxe km: pour les voitures aussi, sauf celles de société ... et des ministres", 01/04/2016, http://www.lavenir.net/cnt/dmf20160331_00804652/pour-les-voitures-aussi-sauf-celles-de-societe-et-de-ministres

DEFRERE E., LE PACIOLI, 2002, « TVA – Vente d'une voiture par un assujetti : base d'imposable et régularisations éventuelles », 30/11/2002, n°131, pp 1 à 8 <http://www.ipcf.be/pacioli/Pacioli%20131FR.pdf>

DELOITTE, 2017, "L'allocation de mobilité, aussi appelée 'cash for car', est-elle une alternative pertinente aux voitures de sociétés", 17/10/2017, https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/be/Documents/tax/Deloitte-Mobility-Allowance_FR.PDF

DE WIT A., DELOITTE, "La circulaire sur la cotisation pour commissions secrètes parfois plus sévère que la loi", <https://www2.deloitte.com/be/en/pages/accountancy/articles/pme-updates/pme-circulaire-sur-la-cotisation-pour-commissions-secretes-parfois-plus-severe-que-la-loi.html>

DUQUESNE O., MONITEURAUTOMOBILE, 2017, "Le fisc va tuer les hybrides rechargeables dès 2018", 18/10/2017, <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/budget/hybrides-collimateur-fisc-atn-deductibilite-phev-2018-2020.html>

FILO-FISC, 2016, « L'impôt des personnes physiques », 29/11/2016, http://www.filo-fisc.be/Downloads/FILO_FISC_IPP.pdf

FILO-FISC, 2017, « Fiscalité des voitures (véhicules mixtes), 23/06/2017, http://www.filo-fisc.be/Downloads/Fiscalite_vehicules_mixtes_2016.pdf

FILO-FISC, 2018, "Les versements anticipés à l'impôt des sociétés", 26/03/2018, <http://www.filo-fisc.be/Downloads/VAI.pdf>

FISCONETPLUS, 2017, « Cartes de carburant et autres frais de carburant », 30/05/2017, <http://ccff02.minfin.fgov.be/KMWeb/document.do?method=view&nav=1&id=72ccfa7d-6b17->

[42d9-8911-](#)

[219801ed004f&disableHighlightning=true&documentLanguage=fr#findHighlighted](#)

FISCONET PLUS, 2017, « Indemnités obtenues en remboursement de dépenses propres à l'employeur », <http://ccff02.minfin.fgov.be/KMWeb/document.do?method=view&nav=1&id=d7cf332-fd0a-4e85-9e07-07e5520b92df&disableHighlightning=true#findHighlighted>

FUTURA-SCIENCES, 2017, « Voiture hybride », <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/energie-renouvelable-voiture-hybride-7282/>,

GROUP S, 2017, « Allocation de mobilité ou cash for car : enfin les détails », 20/10/2017, https://www.groups.be/1_86573.htm

GROUPS, « L'octroi d'une voiture de société et d'une carte carburant coûtera plus cher ! », 03/01/2017, https://www.groups.be/1_81660.htm

JLM COMPTABILITE, “Comment bien facturer la revente voiture de société”, <http://www.jlmcomptabilite.com/revente-voiture-societe/>

L'AVENIR.NET, 2017, “Remplacer les voitures de société: le gouvernement trouve un accord”, 16/03/2018, http://www.lavenir.net/cnt/dmf20180316_01140879/remplacer-les-voitures-de-societe-le-gouvernement-trouve-un-accord

LEMONITEURAUTOMOBILE, 2018, “Taxe de mise en circulation Bruxelles et Wallonie”, <https://www.moniteurautomobile.be/conseils-financiers/tmc-bruxelles-et-wallonie/taxe-mise-en-circulation-bruxelles-wallonie.html>

LIVIS G., 2017, « Le gouvernement Michel abaisse les seuils de déductibilité des voitures de société », 02/08/2017, <http://www.fleet.be/le-gouvernement-michel-abaisse-les-seuils-de-deductibilite-des-voitures-de-societe/?lang=fr>

LIVIS G., FLEET, 2017, « A quelle sauce fiscale allez-vous être mangé à partir de 2018 », 21/12/2017, <http://www.fleet.be/a-quelle-sauce-fiscale-allez-vous-etre-mange-a-partir-de-2018/?lang=fr>

LIVIS G., 2017, « Allocation de mobilité : le calcul de l'ATN deviendrait forfaitaire », 17/10/2017, <http://www.fleet.be/allocation-de-mobilite-le-calcul-de-latn-deviendrait-forfaitaire/?lang=fr>

LIVIS G., 2017, “Deductibilité des voitures de sociétés: quel est l'impact pour les indépendants dès 2018”, 27/10/2017, <http://www.fleet.be/deductibilite-des-voitures-de-societe-quel-impact-pour-les-independants-des-2018/?lang=fr>

LIVIS G., 2017, “Deductibilité des voitures de sociétés, hybrides, ATN: voici les décisions gouvernement”, 26/10/2017 <http://www.fleet.be/deductibilite-des-voitures-de-societe-hybrides-atn-voici-les-decisions-du-gouvernement/?lang=fr>

MATHIEU B., L'ECHO, 2017, “Michel Ier s'attaque à la fiscalité automobile”, 02/08/2017, <https://www.lecho.be/dossier/reformesete/Michel-Ier-s-attaque-a-la-fiscalite-automobile/9919166>

MCPARQ, 2017, “Changement déduction des frais de voiture – et nouvelles taxe pour les tracteurs et semi-remorque (avec MMA de moins de 3,5 tonnes), 27/12/2017, <http://www.mcparg.be/changement-deduction-des-frais-de-voiture-et-nouvelle-taxe-pour-les-tracteurs-de-semi-remorque-avec-une-mma-de-moins-de-35-tonnes/>

MEES F., 2016, « Traitement fiscal de la voiture électrique dans le chef de la société », 22/08/2016, <http://www.monkey.be/default.aspx?returnurl=%2fsecure%2fdocumentview.aspx%3fid%3dmfcol2619367&id=mfcol26193>

MERGEN S., 2017, “Les voitures polluantes bannies du centre d'Anvers”, 30/01/2017, https://www.rtb.be/info/societe/detail_les-voitures-polluantes-bannies-du-centre-d-anvers?id=9517167

MCPARQ, 2017, “Changement déduction des frais de voiture – et nouvelles taxe pour les tracteurs et semi-remorque (avec MMA de moins de 3,5 tonnes), 27/12/2017, <http://www.mcparg.be/changement-deduction-des-frais-de-voiture-et-nouvelle-taxe-pour-les-tracteurs-de-semi-remorque-avec-une-mma-de-moins-de-35-tonnes/>

NBB, “Critères de taille pour les entreprises”, <https://www.nbb.be/fr/centrale-des-bilans/etablir/criteres-de-taille/criteres-de-taille-pour-les-entreprises>

PARTENA PROFESSIONAL, 2017, « Quelques nouveaux montants fiscaux à partir du 01.01.2017 », <https://www.partena-professional.be/media/1881892/infoflash-fiscale-bedragen-23-01-2017-fr.pdf>

UCM, 2016, « Cotisation de solidarité : le coefficient d’indexation pour 2017 », 13/10/2016, <https://www.ucm.be/Actualites/Cotisation-CO2-le-coefficient-d-indexation-pour-2017>

UCM, 2017, « Véhicule de société en 2017 : que devez-vous savoir ? », 02/01/2017, <http://www.ucm.be/Actualites/Vehicule-de-societe-en-2017-que-devez-vous-savoir>

UCM, 2017, “Indemnité kilométrique pour déplacements professionnels 2017”, 23/06/2017, <https://www.ucm.be/Actualites/Indemnite-kilometrique-pour-deplacements-professionnels-2017>

SD WORX, 2017, “Allocation de mobilité en échange d’une voiture de société”, <https://www.sd.be/ellawebiste/fr/legalnews/f0dc7eda-b6e3-4c2c-85ec-641510768673>

SD WORX, 2017, “Voiture de société ou cash ? SD Worx lance l’outil de simulation allocation de mobilité”, 02/10/2017, <https://www.sdworx.be/fr-be/sd-worx-r-d/publications/communiqués-presse/2017-10-02-voiture-de-societe-ou-cash-sd-worx-lance-l-outil-de-simulation-indemnité-de-mobilité>

SECURITE SOCIALE, 2017, “Instructions administratives ONSS-2017/4”, <https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/special contributions/companycar.html>

SECUREX, « Cotisation sur commission secrètes », <https://www.securex.eu/lex-go.nsf/PrintReferences?OpenAgent&Cat2=3~64&Lang=FR>

SECUREX, 2016, « Le covoiturage », http://www.securex.eu/lexgo.nsf/vwReferencesByCategory_fr/E0A69E2A1A453C31C1257C9100329355?OpenDocument#.WqVG3K17Su4

SECUREX, 2016, « Le transport collectif organisé », http://www.securex.eu/lexgo.nsf/vwAllDocsRead/B679B002759B0C87C1257C9100318A03?OpenDocument#.We3_uq3pO9Y

SECUREX, 2016, « Voiture de société – Quelle cotisation de solidarité en 2017 », 07/11/2016, http://www.securex.eu/lexgo.nsf/vwNewsWgsoc_fr/D4241321F7D2EC02C12580640032858A?OpenDocument#.WnBGBa17RAY

SPF FINANCE, « Forfait et frais réels », https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/forfait_et_frais_reels

SPF FINANCE, « Qu'est-ce qu'un avantage de toute nature ? », https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/definition#q1

SPF FINANCE, « Véhicules électriques », https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/vehicules_electriques#q2

TAXISTOP, 2018, « Manuel fiscal pour les covoitureurs », [http://ws.carpool.be/FR/www/cpl2\\$docs.getFile?p_vccnr=8&p_type=MANUAL-WN-FR](http://ws.carpool.be/FR/www/cpl2$docs.getFile?p_vccnr=8&p_type=MANUAL-WN-FR)

THEMELIN N., 2017, « La règle des 40 jours en matière de lieu fixe de travail », 17/01/2017, <http://www.hrsquare.be/fr/ressources-juridiques/la-regle-des-40-jours-en-matiere-de-lieu-fixe-de-travail->

VANDEN HEEDE F., BUSINESS DATABASE, 2014, « Optimiser avantage de toute nature et dépenses non admise d'une voiture », 12/09/2014 https://businessdatabase.indicator.be/voiture_de_societe/optimaliser_avantage_de_toute_nature_et_depenses_non_admises_d_une_voiture/WAACDCAR_EU06051401/related

VANDEPUTTE A., DELOITTE, 2017, « La voiture électrique : avantage fiscal en vue ! », <https://www2.deloitte.com/be/en/pages/accountancy/articles/pme-updates/pme-voiture-electrique-avantage-fiscal-en-vue.html>

WINAND R., DOFISCUM, 2015, “Nouveau régime de la cotisation spéciale distincte”, 26/01/2015, <https://www.dofiscum.com/nouveau-regime-de-la-cotisation-speciale-distincte/>

WELLEMANS N., GROUPS, 2017, “Allocation de mobilité ou cash for car : enfin des détails !”, 20/10/2017, https://www.groups.be/1_86573.htm

WOLTERS KLUWER, 2017, “TVA et voitures de société 2013: TVA sur la vente”, <http://www.monkey.be/default.aspx?id=mfco12273881&returnurl=%2fsecure%2fdocumentview.aspx%3fid%3dmfco12273881%26state%3dchanged&state=changed>

WOLTERS KLUWER, 2017, “Indemnités kilométriques forfaitaire”, <http://www.monkey.be/default.aspx?id=mfco12744014&returnurl=%2fsecure%2fdocumentview.aspx%3fid%3dmfco12744014%26state%3dchanged&state=changed>

WUYTS P., BDO, 2017, « Avantage de toute nature voitures de société : émission de référence-CO2 pour 2018 », 21/12/2017, <https://www.bdo.be/fr-be/actualites/2017/avantage-de-toute-nature-voitures-de-societe-emission-de-reference-co2-pour-2018>

1819.BRUXELLES, 2016, “Aide pour les investissements environnementaux: l’adoption de modes de déplacement durables et l’amélioration énergétique de vos processus de production”, <https://www.1819.brussels/fr/subsides/aide-pour-les-investissements-environnementaux-ladoption-de-modes-de-deplacement-durables>.

Annexes

1. Exemple attestation fiscale de covoiturage

Attestation Covoiturage
 (transport collectif organisé)




Revenus 2017 – Déclaration 2018

Revenus 2017 – Déclaration 2018

Adresse du domicile : [REDACTED]

Adresse du lieu de travail : [REDACTED]

Distance domicile-travail (aller): 36 km

Nombre de jours covoiturés : 56.5 jours

Distance moyenne covoiturée par jour (aller): 17 km

Montant maximum d'exonération selon les modalités du transport collectif organisé : 316.40 euros

Si dans votre déclaration, vous optez pour l'exonération forfaitaire des frais professionnels, alors vous avez droit à une exonération de € 316.40 pour la partie covoiturée du trajet domicile-travail + € 380 pour celle non covoiturée = € 696.40. Attention : Le montant de l'exonération que vous indiquerez dans votre déclaration d'impôts sous la rubrique 255 ne peut être plus grand que le montant total de votre indemnisation indiqué sous la rubrique 254. Si vous prouvez vos frais réels (rubrique 258), alors vous n'avez pas droit à une exonération.

Signature certifiée du travailleur : [REDACTED]

Date et signature

VEUILLEZ AJOUTER CE DOCUMENT À VOTRE DÉCLARATION FISCALE, OU LE SCANNER ET L'AJOUTER À VOTRE DÉCLARATION ÉLECTRONIQUE VIA TAX-ON-WEB.

Le travailleur a droit à une exonération car le « nombre de jours covoiturés » s'inscrit sous la dénomination 'transport collectif organisé' (TCO). L'employeur peut vérifier, au jour le jour, l'utilisation du TCO via l'outil d'enregistrement sur www.carpool.be. Dans la convention d'utilisation du TCO émise par l'employeur, il a été défini que l'employeur paie au travailleur une indemnisation globale pour les déplacements domicile-travail effectués aussi bien avec sa propre voiture qu'en TCO. Cela signifie que le travailleur peut réclamer une exonération, pour les jours covoiturés (TCO), dont la valeur maximale est égale à un abonnement de train hebdomadaire en première classe selon la distance covoiturée (trajet aller), multiplié par le nombre de jours covoiturés, divisé par 5 (art. 38, §1, al. 1er, 9°b, CIR 92).

Note pour le fonctionnaire de taxation : Selon le chapitre XIV (14.3) et XV de la circulaire nr. CIRH.241/550.265 (AOIF 20/2002) dd. 18.07.2002, cette attestation vaut comme preuve au cas où l'employeur n'aurait pas complété le montant de l'exonération dans la fiche 281.10 et que le travailleur aurait effectivement effectué une partie de ses trajets domicile-travail en TCO.

Cette attestation a été émise par l'asbl Taxistop sur base des enregistrements du covoitureurs sur carpool.be. Taxistop n'est en aucun cas responsable de la véracité des déclarations du covoitureur et de l'employeur concernés.

Info Taxistop: info@taxistop.be 070/222.292.

2. Prix d'un abonnement mensuel SNCB en 1^{ère} classe**Tableau :Prix d'un abonnement mensuel SNCB en 1re classe (2017)**

Km	2017	Km	2017
1-3	54	31-33	171
4	58	34-36	181
5	63	37-39	191
6	67	40-42	200
7	71	43-45	210
8	75	46-48	220
9	79	49-51	230
10	83	52-54	237
11	87	55-57	244
12	91	58-60	251
13	95	61-65	261
14	99	66-70	272
15	104	71-75	284
16	108	76-80	296
17	112	81-85	308
18	116	86-90	320
19	120	91-96	331
20	124	96-100	343
21	128	101-105	355
22	132	106-110	367
23	136	111-115	378
24	140	116-120	390
25	144	121-125	402
26	148	126-130	414
27	152	131-135	425
28	153	136-140	437
29	160	141-145	449
30	164	146-150	465

3. Déclaration impôt des sociétés : facture achat Mini Cooper

MINI concessiehouder
Concessionnaire MINI

Vandepierre



Facture véhicule neuf

N° client 006237
N° facture **SV.1707.0063**
Date de facture 24-07-17
Date de livraison 25-07-17
Vendeurs CHBU

Page 1/3

TVA BE 0427.233.233

Client d'ordre: Monsieur Pien Christophe, Rue de Fontenelle 7, 6240 Farciennes

Données Véhicule

Code marque	MINI	No. moteur	
N° modèle	WG71	Année de production	
	Cooper S Cabrio	Date première immat.	
Immatriculation	7936418	Poids vide (KG)	1.275
Kilométrage:	1	Performance (CH)	11
N° de châssis:	WMWWG710603D15414	Performance (KW)	120
N° de clé		Nombre de cylindres	4
		Capacité cylindre (cc)	1.998

Vandepierre NV
Concessiehouder van
Concessionnaire de
BMW Belgium Luxembourg NV
A BMW Group Company

Adres - Adresse
Bergensesteenweg 720
1500 Sint-Pieters-Leeuw

Telefoon - Téléphone
Algemeen (02) 360 08 80
Naverkoop/receptie
(02) 365 06 54-68
Magazijn (02) 365 06 57-63
Carrosserie (02) 365 06 58
Verkoop (02) 365 06 59

Fax
Algemeen (02) 360 07 72
Magazijn (02) 365 06 66

Banken - Banques
KBC 433-30 / 7941-05
IBAN: BE 96 4333 0179 4105
BIC: KREDBE33

RPR - RPM
Brussel - Bruxelles

BTW - TVA
BE 0479 004.608

Nr. M.E.Z. - N° M.A.E.
59727

e-mail
beta@vandepierre.net/bmw.be

Web
www.vandepierre.bmw.be

N°	Désignation	Quantité	Prix unitaire	Montant
WG71	MINI Cooper S Cabrio	1	25.330,58	25.330,58
Couleur/Intérieur				
A94	Midnight Black	1	487,60	487,60
TYE1	MINI Yours Leather Lounge Carbon Black	1	1.049,59	1.049,59
Options Standard				
02PA	Boulons antivol	1		
0302	Système d'alarme	1		
0534	Climatisation à réglage électronique	1		
0550	Ordinateur de bord	1		
0563	Pack éclairage	1		
08AC	Intelligent Emergency Call - eCall	1		
06AE	BMW Teleservices	1		
06ND	Préparation pour GSM Bluetooth et connexion USB Au	1		
0877	Sans DWA par serrure	1		
0886	Littérature de bord en néerlandais	1		
Options				
01CA	Code interne	1		
01CB	Code interne	1		
0230	Version UE	1		

MINI Concessionhouder
Concessionnaire MINI**Vandepierre****Facture véhicule neuf**

N° client 006237
 N° facture SV.1707.0063
 Date de facture 24-07-17
 Date de livraison 25-07-17
 Vendeurs CHBU

Page 2/3

TVA BE 0427.233.233

Client d'ordre: Monsieur Pien Christophe, Rue de Fortenelle 7, 6240 Farciennes

N°	Désignation	Quantité	Prix unitaire	Montant
	Transport			
0258	Pneus Runflat	1		26.867,77
02E4	Jantes alu Cup Spoke, 18" ,silber	1	553,72	553,72
02TB	Boîte de vitesses automatique sport Steptronic avec p	1	1.561,98	1.561,98
02VB	Affichage de la pression de gonflage	1		
0387	Brise-vent	1	243,80	243,80
03YR	Capote MINI Yours	1	669,42	669,42
04NE	Code interne	1		
0544	Cruise Control avec fonction de freinage	1		
05A4	LED Headlights avec fonctions étendues	1	185,95	185,95
0674	Harman-Kardon sound system	1	661,16	661,16
0785	Clignoteurs blancs	1		
07KP	John Cooper Works Chili	1	3.636,36	3.636,36
0843	Puissance réduite	1		
0854	Version langage français	1		
0881	Littérature de bord en français	1		
08KA	Maintenance BMW - Maintenance conditionnelle CBS	1		
08R9	Agent réfrigérant	1		
08S3	Code interne(verrouillage automatique en roulant)	1		
08TF	Protection piéton active	1		
09AA	Protection transport	1		
0ZKS	Kit sécurité	1		
	Total Véhicule			34.380,16
	Somme véhicule			25.330,58
	Somme option usine			9.049,58
	Remise facture			-4.056,61

Vandepierre NV
 Concessionhouder van
 Concessionnaire de
 BMW Belgium Luxembourg NV
 A BMW Group Company

Adres - Adresse
 Bergensesteenweg 720
 1600 Sint-Pieters-Leeuw

Telefoon - Téléphone
 Algemeen (02) 350 08 80
 Naverkoopreceptie
 (02) 365 06 54-63
 Magazijn (02) 355 06 57-65
 Carrosserie (02) 365 06 58
 Verkoop (02) 365 06 55

Fax
 Algemeen (02) 350 07 77
 Magazijn (02) 365 06 65

Banken - Banques
 KBC 433-3017941-05
 IBAN: BE 96 4333 0179 4105
 BIC: KREDBEBB

RPM - RPM
 Brussel - Bruxelles

BTW - TVA
 BE 0479.004.608

Nr. M.E.Z. - N° M.A.E.
 59727

e-mail
 ketter@vandepierre.net,brw@be

Web
 www.vandepierre.be,brw.be

MINI Concessiehouder
Concessionnaire MINI

Vandepierre



Facture véhicule neuf

N° client 006237
N° facture **SV.1707.0063**
Date de facture 24-07-17
Date de livraison 25-07-17
Vendeurs CHBU

Page 3/3

TVA BE 0427.233.233

Client d'ordre: Monsieur Pien Christophe, Rue de Fontenelle 7, 6240 Farcennes

Total EUR	30.323,55
TVA 21%	6.367,95
Total EUR TVA Compris	36.691,50

Te Financieren Bedrag

In de staat waarin het voertuig zich bevindt, goedgekend door de koper.

NOUVEAU : Vous pouvez prendre rendez-vous " ONLINE" sur notre site : www.vandepierre.net.bmw.be

Signature pour accord réparation.

Veillez payer au compte: KBC 433-3017941-05

Vandepierre NV
Concessiehouder van
Concessionnaire de
BMW Belgium Luxembourg NV
A BMW Group Company

Adres - Adresse
Bergensesteenweg 720
1600 Sint-Pieters-Leeuw

Telefoon - Téléphone
Algemeen (02) 350 08 80
Naverkoop/receptie
(02) 355 06 54-60
Magazijn (02) 355 06 57-63
Carrosserie (02) 365 06 50
Verkoop (02) 365 06 55

Fax
Algemeen (02) 350 07 77
Magazijn (02) 355 06 66

Banken - Banques
KBC 433-3017941-05
IBAN: BE 96 4333 0179 4105
BIC: KREDBEBB

RPR - RPM
Brussel - Bruxelles

BTW - TVA
BE 0479.004.608

Nr. M.E.Z. - N° M.A.E.
59727

e-mail
Kontor@vandepierre.net.bmw.be

Web
www.vandepierre.net.bmw.be

AANVRAAG TOT INSCHRIJVING VAN EEN VOERTUIG

X1 EEN vakje aankruisen 1 ☐ Aanvraag van plaat 2 ☐ Plaat beschikbaar		A PLAATNUMMER 		X2 EEN vakje aankruisen 1 ☐ NIEUW voertuig 2 ☐ GEBRUIKT voertuig		X3 EEN vakje aankruisen ☐ Normale plaat (52x11 cm) ☐ Moto formaat (21x14 cm) ☐ Vierkant formaat (34x21 cm)		P3 Brandstof 1 ☐ Benzine 2 ☐ Gasolie 3 ☐ LPG+Benzine 4 ☐ Elektriciteit 5 ☐ Anderen 6 ☐ Aardgas (CNG) 7 ☐ Benzine+Elektriciteit 8 ☐ Gasolie+Elektriciteit 9 ☐ Waterstof 10 ☐ Mengsmering 11 ☐ Gasolie+LPG 12 ☐ Elektriciteit+LPG 13 ☐ Bio-ethanol 14 ☐ Waterstof+Elektriciteit 15 ☐ Benzine+CNG	
---	--	--	--	---	--	---	--	---	--

MINI Cooper S
E1 D3 Merk en constructie type

6A24R0C0
D7 02 Versie

K1 Belg. Reg. nr. 1370
 G Ryklers massa 1765
 F1 MTM 134
 V7 CO2 6
B Datum 1ste ingebruikneming 217
 T Max. snelheid 1998
 P1 cc 120.
 P2 kW 01
 P3 Brandstof 01

S1 Zetplaatsen 4
 S2 Staafnastelen A
 R Kleur x6

BMW Belgium Luxembourg, A - 407

De AANVRAGER van de inschrijving

Rechtspersoon

Natuurlijke persoon

C9 blw-nr of Ondernemingsnr

C10 Rijksregisternummer

C9.1 Nr Vestigingseenheid

C9.2 Juridische vorm

C1.1 Naam (volgens identiteitskaart of Kruispuntbank Ondernemingen)

C1.2 1^{ste} voornaam (identiteitskaart)

C1.3 Straat

Huisnr

Busnr

Postnr

Gemeente (officiële benaming, ook voor Brussels Gewest)

Telefoon / GSM / E-mail Adres :
 (zodat de dienst u kan bereiken bij eventuele problemen)

"Indien rechtspersoon, de naam van de gemachtigde eveneens in DRUKLETTERS"

De gewenste taal aankruisen
 Indiquer la langue souhaitée
 Gewünschte Sprache ankreuzen

1	☐ Français
2	☐ Nederlands
3	☐ Deutsch

X10 EVENTUELE BIJKOMENDE VERKLARINGEN OF VOLMACHT OF LEVERINGSADRES

X4

X5

X11 AKKOORD voor SPOEDLEVERING tegen betaling van toeslag (zie keurplaat).
 HANDTEKENING voor AKKOORD

X12



122.128.986

TE VERMELDEN REFERTENUMMER
 BIJ ELK CONTACT MET DE D.I.V.

X13 RESERVEVAK VOOR DE AUTOKEURING

Nr STATION + datum van keuring
 Handtekening + naam van de inspecteur

X14

Identificatie van de verkoper

2A67160
 ETN. VANDEPERRE
 BERGENSESTEENWEG 720
 1600 SINT-PIETERS-LEEUV
 Datum: 2010-11-17
 Handtekening:
 BTW voldaan?

☒ Ja ☐ Neen

BTW - Nr: BE 0479.004.608

Nr. 904



Y ENKEL VOOR NIEUWE VOERTUIGEN
 Ondergetekende garagehouder of verdeler van het voertuig bevestigt de juistheid van het vak X2, de voertuiggegevens en de gelijkvormigheid van het voertuig met vak K of K1.

nv VANDEPERRE sa
 Concessiehouder BMW
 Bergensesteenweg 720
 1600 Sint-Pieters-Leeuw
 tel 02.360.08.80 - Fax 02.360.07.77
 info@vandeperre.net.bmw.be

Stempel van de garage of verdeler

Naam van de gemachtigde in drukletters en handtekening

Z. DE VERZEKERAAR

Vignet van de maatschappij
 Naam van de gemachtigde in drukletters en handtekening
 Telefoonnr.
 Einde van de geldigheid in geval van een tijdelijke plaat

09/2015

4. Facture totale

TOTAL BELGIUM S.A.-N.V.
RUE DU COMMERCE 93 HANDELSSTRAAT
1040 BRUXELLES / BRUSSEL
RCB-HRB 4700 - TVA-BTW BE 0403 063 902



Votre Facture

BELGIQUE - N° B8306422

Pour nous joindre

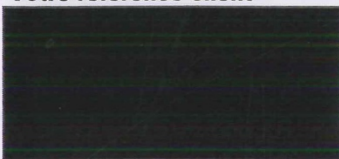
MLLE Dora BEN BRAHIM
Handelsstraat / Rue du Commerce 93
1040 BRUSSEL / BRUXELLES
BELGIE / BELGIQUE
Tél : 02 288 99 04
Fax : 02 230 78 74

Notre site : www.total.be

Page 1 / 2

Original
Le 31/03/2018

Votre référence client



Les montants sont exprimés en EUR

Produits et services consommés	Qté	Montant HT	Taux TVA	Montant TVA	Montant TTC
Excellium 95 10 ppm	34.81	39.48	21.00%	8.29	47.77
Excellium 98 10 ppm	112.41	131.32	21.00%	27.57	158.89
Total Essences & Diesel		170.80		35.86	206.66
Total Produits et services consommés		170.80		35.86	206.66
Abonnements et frais de gestion	Qté	Montant HT	Taux TVA	Montant TVA	Montant TTC
Comfort Pack ET	2	3.00	21.00%	0.64	3.64
Total packages		3.00		0.64	3.64
Total Abonnements & frais de gestion		3.00		0.64	3.64
Cumul par TVA		Montant HT	Montant TVA	Montant TTC	
21.00%		173.80	36.50	210.30	
		Montant HT	Montant TVA	Montant TTC	
Total Général		173.80	36.50	EUR 210.30	

Règlement à l'échéance du 10/04/2018

Notre carte Happy Fuel, le cadeau idéal. Découvrez-la sur <http://www.total.be/fr/pro/carte-carburant/carte-happyfuel.html>.
Profitez du WiFi gratuit dans 64 stations service, ainsi que des salles de réunions équipées à Waarloos (E19), Nivelles(E19) et Hellebecq(E429).
Réservez via : <http://www.total.be/fr/station-service/reservation-salle.html>.



5. Facture d'assurance





Globalisation Modulis en date du 17/12/2017

Dossier n° : XXXXXXXXXX

■ Nouvelles primes

Pour un ou plusieurs contrats repris ci-dessous, vous avez atteint le degré bonus-malus -2 en R.C.Auto, ce qui prouve que vous êtes un excellent conducteur. Afin de vous récompenser pour votre conduite exemplaire, vous conserverez ce degré -2 et donc la prime la plus basse aussi longtemps que vous resterez assuré chez nous. Et ce, même en cas d'accidents en tort. C'est notre façon de vous dire merci !
Continuez à rouler prudemment et vous profiterez bientôt de cet avantage dans tous vos contrats.

Description & Contrat	Période	Montant Net	Cotisations et Taxes	Total en EUR
Incendie 03/51046920 (1) (2) (3) (4) XXXXXXXXXX	01/01/2018 > 31/12/2018	1435,92	226,15	1662,07
Incendie 03/51097512 (2) (3) (4) XXXXXXXXXX	01/01/2018 > 31/12/2018	276,99	43,62	320,61
Acc.Trav. 03/97200919 (2) (3) (4) XXXXXXXXXX	01/01/2018 > 31/12/2018	140,27	4,90	145,17
Auto 03/30298646 (1) (2) XXXXXXXXXX	01/01/2018 > 31/12/2018	3304,49	881,03	4185,52
Auto 03/31453152 (1) (2) XXXXXXXXXX	01/01/2018 > 31/12/2018	2698,41	717,98	3416,39
Total des nouvelles primes		7856,08	1873,68	9729,76

AG Insurance sa - Bd E. Jacqmain 53, B-1000 Bruxelles - RPM Bruxelles - TVA BE 0404 494 849 - www.aginsurance.be
 Tél. +32(0)2 664 81 11 - Fax +32(0)2 664 81 50
 IBAN : BE02 1401 2004 4540 - BIC : GEBABEBB
 Entreprise d'assurance belge agréée sous code 0079, sous le contrôle de la Banque nationale de Belgique, Bd de Berlaimont 14, 1000 Bruxelles

6. Facture d'entretien

PORSCHE
CENTRE
BRUSSELS



PORSCHE

une division de s.a. D'Ieteren n.v., société anonyme, rue du Mail, 50, 1050 Bruxelles
een afdeling van s.a. D'Ieteren n.v., naamloze vennootschap, Maliestraat 50, 1050 Brussel

Grand' Route, 395 Grote Baan - 1620 Drogenbos

Tel. +32 (0)2 371 79 90 (Réception/Receptie)
Fax +32 (0)2 371 79 60
Tel. +32 (0)2 371 79 51 (Magasin/Magazijn)
Fax +32 (0)2 371 79 50
TVA / BTW BE 0403.448.140
RPM Bruxelles / RPR Brussel
Bnp Paribas Fortis
IBAN BE35 2100 0618 7137
CODE BIC GEBABEBB
MAE / MEZ 1544
E-mail: info@pcb.porsche.be
WEB: www.porschecentrebrussels.be



Nos références à rappeler au paiement
Onze referenties te vermelden bij betaling

Atelier Mécanique (PB - 0003851) BE 0830.844.491 **Facture** 01/12/2017 0000274300 1700066603
2017/PB/ATM/OR/4936 Folio 1 V/N° TVA / U / BTW Nr Date Datum Client N° N°
Klant Nr
Marque / Merk Modèle Model Plaque N° / Plaat Nr Mise en circulation In gebruikneming Moteur / Motor Châssis / Chassis Date d'entrée Ingangsdatum KMS

Référence / Referentie Id.Doc. 3.031.051 - 3.019.657 Libellé / Omschrijving PU / PTS / Taux H. EP / PTB / Uurloon Quantité Aantal % R % K Prix net HT Netto prijs ZT TVA BTW

PLACER KIT HIVER 1.083,76 (HTVA)
8019227193893 Pirel 275/45 r20 110 v xw scorpion ice snow m+s xl 494,00 4,00 50,00 988,00 21%
Recytire 3,94 4,00 15,76 21%
TIREHOTEL DIL 80,00 1,00 80,00 21%
Divers 15,89 (HTVA)
Petites fournitures 12,39 1,00 12,39 21%
Recyclage Ecologique 3,50 1,00 3,50 21%

Vous avez été reçu par Hannaert Christophe. Nous vous remercions de votre visite et vous souhaitons bonne route.

Sauf paiement immédiat, pour être libératoire, le règlement de cette facture devra être effectué directement à la S.A. D'Ieteren Services, rue du Mail, 50 à 1050 Bruxelles, qui a acquis notre créance par voie de subrogation dans le cadre d'un contrat d'affacturage. BNP Paribas Fortis 210-0000665-38 / IBAN BE24 2100 0006 6538. / SWIFT GEBABEBB. Date d'échéance: 01/12/17
Communication:+++170/303V05114 +++

Taux % BTW							Montant HT Bedrag ZT	1.099,65
Bases Basis	SAP30 21%						TVA / BTW	230,93
TVA BTW	1.099,65							
	230,93							
Pièces / Stukken	M.O. mécanique Uurloon mechaniek	Petites fournitures Kl. benodigdheden	Lubrifiants Smeermiddelen	M.O. carrosserie Uurloon carrosserie	Divers Allerlei		21 DEC 2017	
	988,00	12,39		99,26			€1.330,58	

* TVA sur échange standard (circulaire N° 119 / 1972)
* BTW op standaardruil (rondschrijv. Nr 119 / 1972)

Voir nos conditions générales au verso
Zie onze algemene voorwaarden op keerzijde

CR/9b 04/03/2005

7. Facture voiture hybride



Code Toyota
ByhPZnV5x



PRIUS Plug-in 1.8VVTi CVT Business



Modèle	PRIUS Plug-in 1.8VVTi CVT Business	339 € /Month	42 970 €
Couleur extérieure	Ash Grey (1G3)		595 €
Sellerie	Black leather (LA20)		
Vos accessoires	Seuils de portes aluminium avant		107 €
Votre prix final		339 € /Month	43 672 €



Offre valable jusqu'au 30/04/2018.
Toutes nos offres sont soumises à
conditions

Voir mentions légales en fin de document Imprimé le 28/04/2018

Spécifications techniques

Emissions, consommation, niveau sonore **	Carbon dioxide, CO2 (g/km)	22
	Capacité réservoir	43
	Niveau sonore stationnaire	68.2
	Niveau sonore dépassant	67

**

Spécifications du moteur	Nombre de cylindres	4 CYLINDER, IN LINE
	Système d'injection	Fuel injection
	Taux de compression	13.04:1
	Puissance maxi (kW@tm)	90
	Cylindrée réelle	1798
	Puissance maxi (ch@tm)	98
	DIN Puissance	122
	Max couple	142/-3600
Prestations	Vitesse maximum	162
	Accélération 0-100 km/h	11.1
Suspension	Voie avant	1530
	Voie arrière	1545
Dimensions intérieures et volume de chargement	Capacité du coffre	360
	Deck length (mm)	854
	Deck width (mm)	950
	Deck height (mm)	553
	volume coffre	191

8. Facture d'entretien voiture hybride


TOYOTA

Duplicata

16/12/2017
022871
1/1

Facture client N°

286954

5

FA01172510

WDC2533541F286954

N° Contrat :

27/11/2017
5
27/11/2017
0475/56.89.43

Numéro article	Description	Quantité	Remise %	Prix U.	Net	TVA
Ordre de réparation : AP01172059 11/12/2017 14:50:00 SGH-Atelier PKW						
A2534010800647X45	ROUE PLEINE	4,00	32,00	304,42	828,02	02
A0009050030	CAPTEUR PRESSION PNEUS	4,00	32,00	62,40	169,73	02
P235/60R18 103H SCOR	PIRELLI SCORPION MP M+S	4,00	55,00	285,00	513,00	02
A0004015904	ECROU DE VALVE	4,00	36,00	1,33	3,40	02
PNEU2	FORFAIT MONTAGE / EQUILIBRAGE PNEU APD 18"	4,00		20,00	80,00	02
MC2140241101	Pneu (1) remplacer					
RECITYRE	Recyclage Pneu	4,00		2,36	9,44	02
Les établissements Piret vous remercient de votre visite et vous souhaitent d'excellentes fêtes de fin d'années !						
1.603,59 Eur 336,75 Eur		1.940,34 Eur				

9. Facture voiture électrique

Configurateur Nissan LEAF 2018 - Voiture citadine électrique | Nissan

30/04/18 14:11

IMPRIMER

CRÉÉ LE: 30/4/2018

<https://fr.nissan.be/cfign/1306fed6e62c801ab57d3a86c13b7912.html>

NOUVELLE LEAF

TEKNA BATTERIE 40 KWH AUTOMATIQUE

TRANSMISSION TRACTION

PRIX TVAC *

40.240 € ^[1]



RÉCAPITULATIF DU VÉHICULE

VERSION	TEKNA	À partir de 39.640 € *
MOTEUR	BATTERIE 40 KWH AUTOMATIQUE TRANSMISSION TRACTION	SÉLECTION ACTUELLE
COULEUR	DARK GREY	600 €
SELLERIE	NOIR - SELLERIE CUIR / ECO-TISSU	SÉLECTION ACTUELLE
JANTES	JANTES ALLIAGE 17"	SÉLECTION ACTUELLE
PACKS ET OPTIONS	NISSANCONNECT EV 7,0"	SÉLECTION ACTUELLE
	PROPILOT: ALL AROUND DRIVING SUPPORT SYSTEM	SÉLECTION ACTUELLE
	PACK CONFORT	SÉLECTION ACTUELLE
	INTELLIGENT AROUND VIEW MONITOR	SÉLECTION ACTUELLE

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Consommation

Consommation de carburant - Cycle urbain (l/100km)	Temporairement indisponible	Consommation de carburant - Cycle extra-urbain (l/100km)	Temporairement indisponible
Consommation de carburant - Cycle mixte (l/100km)	170	Émissions (g/km)	0,0

Catégorie de motorisation

Nom de la motorisation	Batterie 40 kWh	Type d'énergie	Électricité
------------------------	-----------------	----------------	-------------

10. Facture d'entretien voiture électrique

MARVINCE SPRL

AVENUE DE L'ARTISANAT 6
1420 BRAINE L'ALLEUD

Tel: 02/384.43.00

Fax: 02/385.16.00

E-mail: info@marvince.be

Web: www.marvince.be

TVA: BE 0466.582.371

BNP: BE71 2100 3914 1269

BIC: GEBABEBB



Mr. LDBM

**RUE MARCHÉ AUX HERBES 101
1000 BRUXELLES
Belgique**

FACTURE		A MENTIONNER LORS DU PAIEMENT S.V.P.				
N° TVA		N° CLIENT		N° DOC.		DATE
BE0459055567		1766		20171271		17-11-17
ARTICLE	DESIGNATION	QUANTITE	PRIX UNITAIRE	%	MONTANT	TVA
09-11-17 14614	1TCA448 WF0DXXGAKDGK12522 FORD FIESTA 11.124 km	30-08-16				
1955016	NOKIAN WR D4 88H	4	101,49		405,96	4
MOP001	MONTAGE <17" / EQUIL. / VALVE	4	12,4		49,59	4
ECOP	ECOTAXE PNEU TOURISME CAT. 1	4	2,36		9,44	4
TVA 4 = 21 %						
Base 464,99			SOUSTOTAL		€ 464,99	
Montant 97,65			TOTAL TVA		€ 97,65	
			TOTAL A PAYER			
			€ 562,64			
			ECHEANCE			
			POUR ACQUIT - MASTERCARD			

Nos factures en compte sont payables dès réception de la facture.
Les devis sont valables 1 mois.

CONDITIONS GENERALES DE VENTE: 1. Nos factures sont payables à l'adresse du vendeur, net à comptant, sans escompte, sauf indication contraire au moment de la commande. Nos traites ou quittances n'apportent ni novation ni dérogation à cette clause. - 2. Toute facture non payée à l'échéance, portera de plein droit et sans sommation ni mise en demeure un intérêt de 12% et sera augmentée d'une indemnité forfaitaire égale à 10% du montant dû, avec un minimum de € 50,00 et un maximum de € 1.500,00 - 3. Les marchandises livrées demeurent la propriété exclusive de vendeur jusqu'au plein acquittement de toutes les créances qui résultent de la convention de vente pour l'acheteur, en cas de non-paiement à leur échéance, les marchandises peuvent être reprises par le vendeur. - 4. En cas de contestation, les tribunaux de la circonscription du vendeur seront seuls compétents. - 5. Les marchandises, même expédiées franco, voyagent au risques et périls du destinataire. Pour être valable, toute réclamation doit se faire par écrit, sous huit jours de la livraison. - 6. Les données personnelles mentionnées sur ce document sont destinées à notre usage interne, mais peuvent servir à vous informer de nos futures actions promotionnelles. Vous avez le droit de communication et de rectification de ces données. (Loi du 8 décembre 1992).

Questionnaire sur les voitures de société

1. Pensez-vous qu'à l'heure actuelle, les voitures de société sont toujours fiscalement intéressantes ?

Cela dépend de plusieurs facteurs et à quoi elles sont comparées ... Fiscalement intéressantes par rapport à quoi ?

Si c'est par rapport à du salaire, oui, cela reste intéressant fiscalement. Au-delà d'une contribution du travail peu élevée (le travailleur bénéficiant d'une voiture de société ne contribue que pour la partie de l'utilisation privée du véhicule via un avantage en toute nature) une voiture de société n'est pas valorisée dans certains éléments de rémunération comme par exemple la prime de fin d'année ou les pécules de vacances ; alors que de la rémunération est valorisée dans ces éléments et des charges patronales sont payées dessus.

Si la question est « est-ce toujours aussi intéressant qu'avant ? » ; la réponse est sans doute non ... aujourd'hui, les modèles classiques de voiture de société (BMW, Audi, ...) sont surtaxées par rapport au passé. La déductibilité fiscale pour l'employeur dépend des émissions de CO2 et ont été drastiquement réduite (par exemple il y a 10 ans (avant 2010), pour émission de CO2 jusqu'à 145 gr (pour un diesel) bénéficiait d'une déduction fiscale pour l'employeur quasi-totale (sauf sur le carburant), aujourd'hui, pour la même émission de CO2, le taux de déductibilité est de 75% seulement ; et dans un avenir proche, il diminuera encore. Donc cela reste intéressant mais uniquement pour des véhicules dits « verts ».

2. Comment voyez-vous les voitures de société sur le long terme ?

Je pense que les véhicules connus par le passé (BMW série 5, Audi A6, ...) vont disparaître progressivement des flottes de véhicule à moins que les motorisations ne changent drastiquement. L'orientation prise par les pouvoirs publics indique clairement que via la variable fiscale, les véhicules plus polluants seront de plus en plus taxés et donc moins intéressants.

Après, je reste convaincu que les véhicules de société ne disparaîtront pas, même si les conducteurs se tourneront de plus en plus (pour les raisons fiscales évoquées ci-dessus) ; le confort lié à un véhicule de société (qui est souvent accompagné d'un full service au niveau du leasing) restera selon moi un incontournable en Belgique.

3. J'ai remarqué que l'émission de référence essence/diesel diminue d'année en année. Cela a pour conséquence, une augmentation de la valeur de l'avantage de toute nature imposable. D'après vous, quel est le but du SPF mobilité ?

Aujourd'hui, l'avantage en toute nature n'est plus seulement lié à l'émission de CO₂, mais également à la valeur catalogue du véhicule ...

Le but du SPF mobilité est très clairement de désengorger les grosses agglomérations ; et il estime que les voitures de société sont responsables des problèmes de mobilité actuels. Ces véhicules sont donc dans « le viseur » du gouvernement.

4. Selon vous, est-ce que la nouvelle DNA de 40% pénalise fortement les sociétés ?

Je ne pense pas ... cela impliquera certainement de revoir les gammes de véhicules dans les flottes ; mais comme expliqué, compenser un véhicule de société en salaire restera toujours plus coûteux pour l'entreprise.

- a. Pensez-vous que cela poussera les entreprises à ne plus intervenir dans les frais de carburant ?

Non

5. Quels moyens de transport seraient plus avantageux fiscalement qu'une voiture de société ? Pourquoi ?

Tous les moyens de transport sont selon moi plus avantageux fiscalement qu'une voiture de société ; le véhicule de société étant l'élément le plus taxé au niveau transport ...

6. A partir du 01/01/2018 de la période imposable, les indépendants en personnes physiques vont être logés à la même enseigne que les sociétés sur le plan de la déductibilité des frais de voiture.

- a. Dans quel but le gouvernement aurait-il instauré pour les indépendants une déductibilité des frais en fonction de l'émission de CO₂ de la voiture ?

J'imagine que le but est double :

- D'une part, aligner les travailleurs sous une même règle sans tenir compte du statut (pourquoi un utilisateur parce qu'il est personne physique et non personne morale devrait avoir un traitement différent de son véhicule de société ?)
- Attaquer les soucis de pollution (les véhicules les plus polluants paieront plus ...)

- b. Pourquoi aligner les indépendants sur le même système que les sociétés ?

Comme dit plus haut, je ne vois aucune raison d'un traitement fiscal différent selon le statut du travailleur ... utiliser un véhicule de fonction, c'est utiliser un véhicule de fonction, que l'on soit indépendant ou en société ...

7. A partir du 01/01/2020, exercice d'imposition 2021, le gouvernement va introduire une nouvelle formule qui déterminera le pourcentage de déduction des frais.

- a. Selon vous, quel est le but gouvernemental de cette manœuvre ?

Limitier au maximum les véhicules de société pour diminuer les problèmes de mobilité et réduire l'utilisation de véhicule plus polluant.

- b. Pensez-vous que cette nouvelle méthode pénalise les sociétés en terme de déductibilité des frais ?

Cela dépend de l'utilisation du véhicule, s'il roule beaucoup, oui.

8. Auparavant, les sociétés avaient droit à une déduction de 120% des frais. Pour quelle raison le gouvernement a décidé de réduire ce taux à « seulement » 100% ?

Je ne connais aucune déductibilité à 100% à l'heure actuelle ...

- a. Selon vous, pourquoi la région Bruxelles-capitale et la région wallonne n'accordent pas de prime à l'investissement pour l'achat d'une voiture de société contrairement à la région flamande ?

Je n'ai pas d'avis sur la question ...

9. Pensez-vous que le système de « cash for car » représente une menace pour les voitures de société ?

Non pas vraiment ... la prime de mobilité telle qu'elle est appelée ne couvre pas selon le remplacement du véhicule de société. De plus, l'acceptation du remplacement du véhicule de société par la prime de mobilité reste une décision finale de l'employeur ... qui n'acceptera que si son coût est moindre ...

Fait le : *W4X6 03.05.2018*

Signature :

[Signature]
Stéphane Dury
Administrative & Finance Director

Questionnaire sur les voitures de société

1. Pensez-vous qu'à l'heure actuelle, les voitures de société sont toujours fiscalement intéressantes ?

Pour l'employeur : de moins en moins. Pour l'employé, cela reste relativement avantageux entre le cout fiscale et le coût réel qui aurait du être supporté.

2. Comment voyez-vous les voitures de société sur le long terme ?

Les petites PME ne pourront plus se permettre d'octroyer cet avantage à leur employés (sauf si à long terme le coût salariale devait augmenter

3. J'ai remarqué que l'émission de référence essence/diesel diminue d'année en année. Cela a pour conséquence, une augmentation de la valeur de l'avantage de toute nature imposable. D'après vous, quel est le but du SPF mobilité ?

Officiellement : inciter les constructeurs et les acheteurs à se tourner vers des modèles moins polluant. Officieusement, taxé de plus en plus.

4. Selon vous, est-ce que la nouvelle DNA de 40% pénalise fortement les sociétés ?

Oui car elle augmente directement l'impôt qui est d'office dû sur l'ATN voiture avec carte essence.
Et il y a vraiment peu de société qui offre une voiture de société sans la carte essence

- a. Pensez-vous que cela poussera les entreprises à ne plus intervenir dans les frais de carburant ?

Dans l'absolu oui, mais à voir si assez attractifs pour les collaborateurs

5. Quels moyens de transport seraient plus avantageux fiscalement qu'une voiture de société ? Pourquoi ?

Transports en commun : 100% déductibles.
Vélo : 100% déductibles.

6. A partir du 01/01/2018 de la période imposable, les indépendants en personnes physiques vont être logés à la même enseigne que les sociétés sur le plan de la déductibilité des frais de voiture.

- a. Dans quel but le gouvernement aurait-il instauré pour les indépendants une déductibilité des frais en fonction de l'émission de CO2 de la voiture ?

Idem question 3.

- b. Pourquoi aligner les indépendants sur le même système que les sociétés ?

Pour harmoniser et faciliter le travail

7. A partir du 01/01/2020, exercice d'imposition 2021, le gouvernement va introduire une nouvelle formule qui déterminera le pourcentage de déduction des frais.

a. Selon vous, quel est le but gouvernemental de cette manœuvre ?

Taxé plus

b. Pensez-vous que cette nouvelle méthode pénalise les sociétés en terme de déductibilité des frais ?

oui

8. Auparavant, les sociétés avaient droit à une déduction de 120% des frais. Pour quelle raison le gouvernement a décidé de réduire ce taux à « seulement » 100% ?

Trop de voiture 100% électriques arrivent sur le marché... le coût de la mesure va être trop important.

a. Selon vous, pourquoi la région Bruxelles-capitale et la région wallonne n'accordent pas de prime à l'investissement pour l'achat d'une voiture de société contrairement à la région flamande ?

Question budgétaire.

9. Pensez-vous que le système de « cash for car » représente une menace pour les voitures de société ?

Oui, mais utilisable que pour les gens dont les moyens de transport sont suffisamment développés pour aller au travail... Le reste ou ceux devant souvent se déplacer vont toujours préférer une voiture... sauf si le cash reçu devient vraiment important.

Fait le : 2/05/2018

Signature : ROBIN VANNUFFEL DELOITTE

Questionnaire sur les voitures de société

1. Pensez-vous qu'à l'heure actuelle, les voitures de société sont toujours fiscalement intéressantes ?

La voiture de société est intéressante si le dirigeant est raisonnable.

2. Comment voyez-vous les voitures de société sur le long terme ?

Cela dépendra de la couleur du gouvernement.

3. J'ai remarqué que l'émission de référence essence/diesel diminue d'année en année. Cela a pour conséquence, une augmentation de la valeur de l'avantage de toute nature imposable. D'après vous, quel est le but du SPF mobilité ?

Le but est toujours de dissuader, mais la Belgique est le pays du compromis et il faut toujours faire plaisir à tout le monde.

4. Selon vous, est-ce que la nouvelle DNA de 40% pénalise fortement les sociétés ?

Effectivement, cela va être un coût plus important et va faire entrer plus d'impôts, passer de 17 % à 40 %, cela fait une belle différence.

- a. Pensez-vous que cela poussera les entreprises à ne plus intervenir dans les frais de carburant ?

Il faut rester logique et cohérent.

5. Quels moyens de transport seraient plus avantageux fiscalement qu'une voiture de société ? Pourquoi ?

Le problème du législateur, c'est de pondre des lois « poudre aux yeux », on donne un avantage aux véhicules électriques (120 %) quand il y en a très peu, les ventes se développent et on enlève l'avantage. On veut pousser la vente de véhicules électriques mais le réseau n'est pas adapté. De plus quand on ne mesure pas toutes les conséquences d'une loi et bien on la change.

Le moteur à eau existe depuis au moins 60 ans, mais

Il n'est pas possible de définir UN moyen de transport.

6. A partir du 01/01/2018 de la période imposable, les indépendants en personnes physiques vont être logés à la même enseigne que les sociétés sur le plan de la déductibilité des frais de voiture.

- a. Dans quel but le gouvernement aurait-il instauré pour les indépendants une déductibilité des frais en fonction de l'émission de CO₂ de la voiture ?

Pour établir une règle basée sur quelque chose de vérifiable et ne plus avoir des arrangements de marchands de tapis.

- b. Pourquoi aligner les indépendants sur le même système que les sociétés ?

Pour donner un sentiment d'équité, ou pour mettre en place un système de contrôle automatisé.

7. A partir du 01/01/2020, exercice d'imposition 2021, le gouvernement va introduire une nouvelle formule qui déterminera le pourcentage de déduction des frais.

- a. Selon vous, quel est le but gouvernemental de cette manœuvre ?

Entre temps on va voter, alors attendons d'y être pour voir les méthodes d'application qui peuvent encore changer 10 fois.

- b. Pensez-vous que cette nouvelle méthode pénalise les sociétés en terme de déductibilité des frais ?

L'avenir nous le dira.

8. Auparavant, les sociétés avaient droit à une déduction de 120% des frais. Pour quelle raison le gouvernement a décidé de réduire ce taux à « seulement » 100% ?

Parce que les ventes augmentent et que le système s'applique à de plus en plus de monde. On fait miroiter des avantages et puis, comme pour les panneaux photovoltaïques, on change les règles.

- a. Selon vous, pourquoi la région Bruxelles-capitale et la région wallonne n'accordent pas de prime à l'investissement pour l'achat d'une voiture de société contrairement à la région flamande ?

D'une part parce qu'ils veulent réduire le parc automobile, et d'autre part parce que leur budget sont des paniers percés.

9. Pensez-vous que le système de « cash for car » représente une menace pour les voitures de société ?

Non.

Fait le : 5/05/2018

Signature :

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal stroke extending to the right.