

INFO

N° 3/2023
MARS

Social

- Motivation du licenciement : même si le travailleur a moins de six mois d'ancienneté ?

Fiscal

- Déductibilité TVA - usage mixte de véhicules automobiles
- La TVA sur la revente d'une voiture par un assujetti

Juridique

- Une mise en demeure par courrier électronique ?

Environnement

- Recytre : adaptation de la contribution environnementale à partir du 01/05/2023

Technique

- Tachygraphe : de quelles dérogations devrez-vous tenir compte ?

Economique

- Immatriculations de voitures neuves: 2/2023
- Immatriculations de camionnettes, camions et tracteurs neufs: 2/2023
- Immatriculations européennes: 1/2023
- Immatriculations véhicules neufs: 2/2023
- Immatriculations de motocyclettes, tricycles et quadricycles neufs: 2/2023

Motivation du licenciement : même si le travailleur a moins de six mois d'ancienneté ?

Depuis 2014, la CCT n° 109 confère au travailleur le droit de connaître les motifs concrets qui ont conduit à son licenciement¹. Elle introduit également le droit pour le travailleur d'obtenir une indemnisation si son licenciement était manifestement déraisonnable².

Bien que cette convention ne s'applique, entre autre, pas aux travailleurs occupés depuis moins de six mois, une jurisprudence semble progressivement se dessiner du côté de Bruxelles pour considérer cette exception comme contraire au principe d'égalité ; en suite de quoi, de tels travailleurs devraient également voir leur licenciement être motivés.

En savoir plus ?

Dans cet article, nous vous rappelons les principaux points couverts par la CCT n° 109 et faisons le point quant aux évolutions jurisprudentielles concernant les travailleurs occupés depuis moins de six mois.

Licencier un travailleur n'est jamais chose aisée ; outre les difficultés sociales et affectives que cela peut générer, cela peut également s'avérer un véritable casse-tête administratif.

Bien gérer un licenciement est cependant primordial. En effet, de nombreuses formalités doivent être respectées, dont le manquement est bien souvent lourdement sanctionné.

Dans cet article, nous faisons le point quant à l'obligation de motivation d'un licenciement, ainsi qu'aux conséquences en cas de non-respect de celle-ci.

1. Motifs concrets du licenciement

Comme mentionné *supra*, la [CCT 109](#) accorde aux travailleurs le droit de connaître les motifs concrets qui ont conduit à leur licenciement.

L'objectif de cette mesure est de permettre aux travailleurs d'apprécier le caractère raisonnable de leur licenciement. Selon les partenaires sociaux, cela pourrait avoir un effet préventif à l'égard des procédures de contestation d'un licenciement. En effet, lorsqu'un travailleur est informé des motifs concrets qui sont à l'origine de son licenciement,

celui-ci est plus à même d'apprécier s'il peut contester ce licenciement sur base des motifs invoqués ou s'il peut accepter la décision de l'employeur de le licencier.

Pour exercer son droit, le travailleur doit adresser un courrier recommandé à son employeur dans un délai de deux mois après que le contrat de travail a pris fin³.

Dans le cas où il a été mis fin au contrat de travail moyennant un délai de préavis, le travailleur dispose d'un délai de six mois après la notification de son congé pour introduire sa demande de motivation sans toutefois pouvoir dépasser un délai de deux mois après la fin de son contrat⁴.

De son côté, l'employeur qui reçoit une telle demande dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception du courrier recommandé du travailleur, pour communiquer à ce dernier – par courrier recommandé également – les motifs concrets qui l'ont conduit à le licencier⁵.

Bien entendu, rien n'empêche l'employeur – et c'est même fortement conseillé – de communiquer ces motifs de sa propre initiative.

¹ Art. 1^{er} et 4 de la CCT n° 109 du 12 février 2014 concernant la motivation du licenciement, *M.B.*, 20 mars 2014.

² Art. 1^{er} et 8 de la CCT n° 109.

³ Art. 4, §1^{er} de la CCT n° 109.

⁴ Art. 4, §2 de la CCT n° 109.

⁵ Art. 6 de la CCT n° 109.

Par contre, l'employeur qui ne répond pas à la demande de son travailleur lui est redevable d'une amende civile forfaitaire, correspondant à deux semaines de rémunération⁶. Il se retrouve, en outre, confronté à une inversion de la charge de la preuve si le travailleur devait entamer une procédure de « *licenciement manifestement déraisonnable* » (cf. *infra*).

Lorsque le travailleur ne remet pas sa demande de motivation de manière adéquate et/ou tardivement, il perd son droit à la motivation écrite de son licenciement. S'il devait entamer une procédure judiciaire pour « *licenciement manifestement déraisonnable* », il lui incomberait d'en apporter la preuve (cf. *infra*).

Attention : l'amende civile pourrait être due si la motivation apportée par l'employeur est trop abstraite ou vague. Il faut, ainsi, que les motifs soient suffisamment décrits afin de permettre au travailleur de comprendre les raisons de son licenciement. La jurisprudence n'exige pas une motivation extrêmement détaillée mais l'employeur doit avoir donné un aperçu des raisons concrètes entraînant le licenciement.

2. Licenciement manifestement déraisonnable

La [CCT 109](#) permet aux travailleurs de bénéficier d'une indemnisation en cas de licenciement manifestement déraisonnable.

Un licenciement manifestement déraisonnable peut être défini comme le licenciement d'un travailleur engagé pour une durée indéterminée, qui se base sur des motifs qui n'ont aucun lien avec :

- l'aptitude ou,
- la conduite du travailleur ou,
- qui ne sont pas fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service,
- **ET** qui n'aurait jamais été décidé par un employeur normal et raisonnable⁷.

À titre d'exemple, sera considéré comme « manifestement déraisonnable », le licenciement qui serait une pure mesure de rétorsion, ou encore, celui

qui se baserait sur un refus légitime du travailleur d'accepter une modification de ses conditions de travail (par exemple, un travailleur qui refuserait une baisse de son salaire).

Le contrôle du caractère déraisonnable du licenciement ne porte pas sur les circonstances du licenciement, mais sur la question de savoir si les motifs ont ou non un lien avec l'aptitude ou la conduite du travailleur ou s'ils sont fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

En outre, le contrôle vise à déterminer si une telle décision aurait été prise par un employeur normal et raisonnable.

Il ne s'agit néanmoins que d'un contrôle marginal effectué par le juge. L'employeur est, dans une large mesure, libre de gérer son entreprise et de décider de ce qui est raisonnable. L'ajout du mot « manifestement » à la notion de « déraisonnable » ne laisse, à cet égard, planer aucune ambiguïté. Il ne pourra être décidé que le licenciement est manifestement déraisonnable que si le juge constate que :

- Le licenciement n'est pas motivé par un des critères légitimes et,
- que cette décision n'aurait jamais été prise par un employeur prudent et diligent placé dans les mêmes circonstances.

En cas de licenciement manifestement déraisonnable, l'employeur est redevable d'une indemnisation au travailleur, correspondant, au minimum à trois semaines de rémunération et à 17 semaines de rémunération, au maximum⁸. L'importance de cette indemnisation est fonction de la gradation du caractère manifestement déraisonnable du licenciement.

En outre (et à titre informatif), les tribunaux du travail de Flandre occidentale et orientale ne jugent, en moyenne, un licenciement comme manifestement déraisonnable que dans 23 % des cas.

Dans ces cas-là, ces mêmes tribunaux infligent, en moyenne, une indemnité de 8,8 semaines ; soit moins

⁶ Art. 7, §1^{er} de la CCT n° 109.

⁷ Art. 8 de la CCT n° 109.

⁸ Art. 9, §§ 1 et 2 de la CCT n° 109.

que la moyenne de la fourchette allant de 3 à 17 semaines⁹.

Cette indemnisation n'est toutefois pas cumulable avec toute autre indemnité qui serait due à l'occasion de la fin du contrat de travail, à l'exception d'une éventuelle indemnité de préavis, de non-concurrence, d'éviction, ou d'une indemnité complémentaire payée en plus des allocations sociales¹⁰.

Il reste par contre loisible au travailleur de demander la réparation de son dommage réel, conformément aux dispositions du Code civil.

3. Le travailleur avec une ancienneté inférieure à six mois

La [CCT 109](#) ne s'applique pas dans une série de situations. Ainsi, elle ne s'applique, entre autre, pas aux travailleurs qui sont licenciés¹¹ :

- Durant les six premiers mois d'occupation ;
- Durant un contrat de travail intérimaire ;
- Durant un contrat d'occupation d'étudiants ;
- En vue du chômage avec complément d'entreprise ;
- En raison de la cessation définitive d'activité ;
- Dans le cadre d'un licenciement collectif.

De toutes ces exceptions, celle concernant les travailleurs occupés depuis moins de six mois est celle qui a fait et fait couler le plus d'encre.

En effet, dans un jugement du 3 septembre 2020, le Tribunal du travail francophone de Bruxelles a jugé cette exception comme étant contraire au principe d'égalité¹².

Depuis cette date, une jurisprudence allant en ce sens semble se dessiner à Bruxelles. En effet, dans deux jugements du 20 août 2021 et du 18 novembre 2021, le Tribunal du travail francophone de Bruxelles

a confirmé sa position et maintenu que la CCT n° 109 viole les principes d'égalité et de non-discrimination en ce qu'elle traite différemment une même catégorie de travailleurs, sans justification raisonnable, selon que ceux-ci ont moins ou plus de six mois d'occupation¹³.

Soyez néanmoins rassuré, l'ensemble des juridictions ne partage pas forcément la position du Tribunal du travail francophone de Bruxelles.

Ainsi, dans deux jugements de 2022, le Tribunal du Travail de Liège, (division Neufchâteau et division Marche-en-Famenne) a estimé qu'il n'existait aucune discrimination et que, dès lors, la CCT n° 109 n'était pas applicable au travailleur ayant moins de six mois d'ancienneté¹⁴.

Au vu de ce flou dans le positionnement de la jurisprudence, il convient d'appliquer l'adage : Prudence est mère de sûreté.

Par conséquent et en tant qu'employeur, nous ne pouvons que vous conseiller de toujours garder en tête les critères légitimes de la CCT n° 109 et ce même pour les licenciements de vos travailleurs occupés depuis moins de six mois.

Enfin, il est important de noter que pour le calcul des six premiers mois d'occupation, les contrats successifs à durée déterminée et les contrats de travail intérimaire pour une fonction identique chez le même employeur entrent aussi en ligne de compte.

4. Comment motiver le licenciement ?

Même si, d'un point juridique, la charge de la preuve ne repose pas toujours sur l'employeur, les tribunaux se tournent bien souvent vers ce dernier en premier lieu. Motiver un licenciement n'est donc pas une tâche à prendre à la légère.

⁹ [https://legalnews.be/arbeid-sociale-zekerheid/bezint-ge-ontslaat-over-kennelijk-onredelijke-ontslagen-crivits-persyn/#:~:text=%20Over%20kennelijk%20onredelijke%20ontslagen%20\(Crivits%20%26%20Persyn\),-Arbeid%20%26%20Sociale%20zekerheid&text=Sinds%201%20april%202014%20is,mogen%20niet%20kennelijk%20onredelijk%20zijn](https://legalnews.be/arbeid-sociale-zekerheid/bezint-ge-ontslaat-over-kennelijk-onredelijke-ontslagen-crivits-persyn/#:~:text=%20Over%20kennelijk%20onredelijke%20ontslagen%20(Crivits%20%26%20Persyn),-Arbeid%20%26%20Sociale%20zekerheid&text=Sinds%201%20april%202014%20is,mogen%20niet%20kennelijk%20onredelijk%20zijn) (consulté le 15 mars 2023).

¹⁰ Art. 9, §3 de la CCT n° 109.

¹¹ Art. 2, §2 de la CCT n° 109.

¹² Trib. trav. Bruxelles, 3 septembre 2020, R.G. n°19/1116/A.

¹³ Trib. trav. Bruxelles, 20 août 2021, R.G. n°20/2235/A, *Sem. Soc.*, 2022/44, et Trib. trav. Bruxelles, 18 novembre 2021, R.G. n°20/1079/A, *Sem. Soc.*, 2022/38.

¹⁴ Trib. trav. Liège (div. Neufchâteau), 12 juillet 2022, R.G. 21/105/A, www.terralaboris.be et Trib. trav. Liège (div. Marche-en-Famenne), 10 août 2022, R.G. 21/135/A, www.terralaboris.be -

À cet égard et comme souligné plus haut, des clauses vagues telles que « ne répond pas aux exigences du poste », « différence de vision », ou encore « n'a plus sa place dans l'entreprise » ne suffisent pas.

En effet, la motivation doit permettre au travailleur de déterminer la/ les **raison(s) concrète(s) et exacte(s)** qui ont conduit à son licenciement.

Pour ce faire, se référer au dossier personnel du travailleur apporte bien souvent une multitude d'arguments.

Vous pouvez également vous appuyer sur le contenu des rapports d'évaluation, des rapports d'entretiens, des notifications écrites ou électroniques informelles adressées au travailleur.

Pour le dire autrement, bien qu'il ne soit pas indispensable d'indiquer toutes les raisons ayant conduit au licenciement mais bien la/ les plus décisive(s) ou déterminante(s). Soyez le plus précis et le plus complet possible.

Peut-on se contenter de faire référence aux motifs déjà inscrits dans le C4 ?

Il serait tentant, lorsqu'il vous est demandé de justifier un licenciement, de renvoyer aux motifs déjà invoqués dans le C4 que vous avez rédigé.

Ce document n'est cependant, en principe, pas suffisant. En effet, celui-ci est destiné à l'ONEM afin de lui permettre d'évaluer le droit aux allocations de chômage. Il ne s'adresse pas au travailleur et n'offre, bien souvent, pas une description suffisamment précise des motifs de licenciement.

Mais, il va sans dire que la motivation du licenciement figurant sur le formulaire C4 doit correspondre à celle de la lettre de motivation.

5. Qui doit démontrer le caractère manifestement déraisonnable du licenciement ?

Il y a trois cas de figures :

L'employeur a respecté l'obligation générale de motivation du licenciement	L'employeur n'a pas respecté l'obligation générale de motivation du licenciement	Le travailleur n'a pas (correctement) ou a tardivement introduit auprès de son employeur une demande visant à connaître les motifs de son licenciement
Chaque partie assumera la charge de la preuve des faits qu'elle allègue. Dans la pratique c'est le travailleur qui doit démontrer le caractère manifestement déraisonnable de son licenciement.	L'employeur doit démontrer que le licenciement n'est pas manifestement déraisonnable.	Le travailleur doit démontrer que le licenciement est pas manifestement déraisonnable.

6. Conclusion

La CCT n° 109 offrait aux employeurs la certitude que pour un travailleur avec moins de six mois d'ancienneté il n'y avait aucun risque de recours pour « *licenciement manifeste et abusif* ».

Une jurisprudence a créé une incertitude juridique sur cette règle pourtant claire, mais il s'agit (toujours) d'une jurisprudence minoritaire (en première instance)...

Comment gérer cela ?

Assurez-vous que la charge de la preuve incombe au travailleur et répondez toujours à temps, et dans les règles, à toute demande de motivation du licenciement.

Exercez votre droit au licenciement dans les limites de « *l'exercice normal par un employeur normal et raisonnable* ».

Ne soyez pas dissuadé de demander des conseils/assurances juridiques.

Déductibilité TVA

usage mixte de véhicules automobiles

Les dispositions du Code TVA ont pour effet de limiter le droit des assujettis à déduire la TVA supportée sur l'acquisition ou la location de leurs véhicules et les frais y afférents. Lorsqu'ils sont mis à disposition à des fins privées et sans rétribution, la quotité de TVA déductible est proportionnelle à l'usage professionnel qui en est fait. Des méthodes destinées à faciliter la détermination de cet usage ont été élaborées par l'administration. Celle-ci les a commentées dans sa Circulaire AGFisc N° 36/2015 (n° E.T.119.650) dd. 23.11.2015.

Le récent verdissement de la fiscalité n'a eu aucun impact sur l'application de ces principes.

I. Utilisation mixte

L'assujetti ne peut déduire la taxe grevant les biens et les services dans la mesure où il les utilise pour ses besoins privés ou ceux de son personnel ou, plus généralement à des fins étrangères à son activité économique.

Une **limitation de la déduction** à concurrence de la proportion d'utilisation professionnelle intervient dans le cas où le véhicule est mis à la disposition d'un gérant, d'un administrateur ou d'un membre du personnel, à des **fins privées et sans rétribution (utilisation mixte)**.

II. Détermination de l'utilisation

1. Principe

L'administration a défini deux méthodes sur base desquelles la proportion entre utilisation privée et professionnelle peut être établie compte tenu de l'utilisation de chaque véhicule envisagé individuellement (méthode 1 et méthode 2). Cette proportion sert de base pour déterminer le droit à déduction.

Deux autres méthodes sont en revanche des forfaits généraux (méthode 3 et 4). Elles dispensent de la tenue du registre relatif à l'utilisation du moyen de transport et de la révision annuelle.

2. Dispositions communes aux méthodes de détermination de l'utilisation professionnelle

2.1. Véhicules concernés

Les méthodes sont d'utilisation pour les véhicules équipés d'un moteur ayant une cylindrée de plus de 48 cm³ ou d'une puissance de plus de 7,2 kilowatts, destinés au transport de personnes et/ou de marchandises sur la route.

Il est sans importance que l'assujetti achète ou loue le véhicule.

Un régime distinct a été élaboré (comportant l'application de la méthode 1 ou de la méthode 4) pour déterminer l'utilisation professionnelle des camionnettes fiscales.

2.2. Utilisation visée

L'assujetti ne doit appliquer les méthodes permettant de déterminer l'utilisation professionnelle, qu'à l'égard des moyens de transport dont l'utilisation est mixte. L'assujetti les utilise tant à des fins professionnelles que pour ses besoins privés ou ceux de son personnel ou, plus généralement, à des fins étrangères à son activité économique. Le trajet domicile-lieu de travail est considéré comme un usage privé.

Il ne doit pas les appliquer à l'égard des moyens de transport utilisés exclusivement à des fins professionnelles par lui ou par les personnes à qui il les met à disposition, comme (à titre exemplatif) :

- lorsqu'un employé utilise un véhicule personnel pour se rendre au siège de l'entreprise (avec ou sans intervention de l'employeur dans les frais) et utilise une voiture de société uniquement dans le cadre de l'activité économique de l'assujetti;
- lorsqu'il ressort de la nature du véhicule, de l'activité économique de l'assujetti et plus généralement des circonstances dans lesquelles ce véhicule est utilisé par l'assujetti, qu'une utilisation professionnelle exclusive est très vraisemblable (par ex. : une camionnette fiscale de type pick-up chargée de matériaux et d'outillage, certains véhicules agricoles, les véhicules exclusivement utilisés sur les terrains de l'assujetti).

A cet égard, il ne sera pas tenu compte d'un usage insignifiant (usage occasionnel ou fortuit) à des fins étrangères à celles de l'activité économique.

3. Méthodes applicables voitures, voitures-mixtes et minibus

3.1. Méthode 1 - Registre des trajets

L'assujetti tient **quotidiennement** un registre des trajets par saisie manuelle (ex. : carnet, programme informatique) ou d'une manière automatisée (ex. : système GPS adapté), constituant la base pour déterminer le droit à déduction.

Un registre exhaustif des trajets suppose la conservation des données suivantes, relatives aux déplacements **journaliers à des fins professionnelles** : date du trajet, adresse de départ, adresse d'arrivée, kilomètres parcourus par trajet, total des kilomètres parcourus par jour.

En outre, le kilométrage au début et à la fin de la période doit être enregistré (en principe par année civile).

3.2. Méthode 2 - Formule semi-forfaitaire

Pour l'assujetti qui ne souhaite pas tenir de registre des trajets mais qui souhaite néanmoins être autorisé à déterminer l'utilisation professionnelle d'une manière qui soit en rapport avec l'utilisation réelle de chaque véhicule considéré individuellement, l'administration accepte, à titre de simplification, la formule suivante :

$$\%Privé =$$

$$\frac{\text{Distance domicile-lieu de travail} \times 2 \times 200 + 6.000 \times 100}{\text{Distance totale}}$$

$$\%Professionnel = 100 \% - \%Privé$$

Avec les paramètres suivants :

- **"%Privé"** = la proportion d'utilisation privée
- **"%Professionnel"** = la proportion d'utilisation professionnelle
- **"Distance domicile-lieu de travail"** = la distance réelle du domicile au lieu de travail en kilomètres
- **"Distance totale"** = la distance réelle parcourue en kilomètres au cours d'une année civile (compteur kilométrique du véhicule)
- **"200"** = nombre forfaitairement déterminé de jours effectifs de travail prestés par année civile au cours de laquelle le véhicule a été utilisé pour le trajet domicile-lieu de travail, aller-retour
- **"6.000 km"** = autre utilisation privée forfaitairement déterminée par année civile

La détermination forfaitaire du nombre de jours de travail (200) tient déjà compte des jours de vacances, des jours de maladie, des jours de télétravail, etc.

Le nombre effectif de trajets domicile-lieu de travail parcourus avec le véhicule est également sans incidence.

Lorsque le domicile (ou la résidence) coïncide avec le lieu de travail, le lieu où est exercée l'activité économique ou à partir duquel elle est exercée, le paramètre "Distance domicile-lieu de travail" a une valeur de "0".

La formule est adaptée si, au cours d'une année civile, un changement survient dans l'utilisation d'un moyen de transport. C'est le cas :

- lorsqu'un assujetti met le moyen de transport en service au cours d'une année civile : les paramètres « 200 » et « 6.000 km » doivent être diminués en conséquence.
- lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail change dans le courant de l'année civile: le facteur « Distance domicile-lieu de travail » doit dans ce cas être calculé prorata temporis ; le facteur « 2 x 200 » ainsi que le facteur « 6.000 km » restant inchangés.

La méthode 2 est subordonnée à **trois conditions d'application cumulatives** :

- un utilisateur fixe** (le gérant, l'administrateur, l'employé en ce compris leur famille) du véhicule automobile;
- un seul véhicule par utilisateur.** Lorsque l'utilisateur fixe d'un véhicule automobile est l'utilisateur fixe d'un ou de plusieurs autres véhicules automobiles, la méthode 2 ne peut être appliquée qu'à l'égard d'un de ces véhicules.
- le véhicule doit effectivement être utilisé comme instrument de travail ou comme moyen d'exploitation dans le cadre de l'activité économique.** Les véhicules qui ne sont pas utilisés aux fins de l'activité économique de l'assujetti, ou seulement de manière négligeable (usage occasionnel ou fortuit), sont par conséquent expressément exclus de l'application de la méthode 2.

L'utilisation professionnelle est négligeable lorsque le véhicule est utilisé à des fins professionnelles pour moins 10 %.

Il s'agit d'une question de fait que l'administration apprécie au cas par cas.

Lorsqu'un assujetti met un véhicule à la disposition d'un travailleur dans le cadre de sa politique salariale, l'administration considère que, relativement à l'application de la méthode 2, le véhicule est effectivement utilisé comme instrument de travail ou comme moyen d'exploitation.

Remarques communes aux méthodes 1 et 2

Ces méthodes requièrent que l'utilisation soit déterminée pour chaque véhicule automobile considéré individuellement. Ce calcul constitue la base pour déterminer le droit à déduction. Le résultat du calcul peut être arrondi à l'unité supérieure.

L'utilisation professionnelle établie conformément à ces méthodes pour l'année X vaut en règle comme estimation de l'utilisation professionnelle pour l'année X+1.

L'assujetti peut, à sa guise, combiner la méthode 1 et la méthode 2. Cela signifie que, pour chaque véhicule considéré individuellement, il peut chaque année opter soit pour tenir un registre exhaustif des trajets (méthode 1), soit pour utiliser une formule semi-forfaitaire (méthode 2). Le choix vaut pour l'année civile (en cours).

3.3. Méthode 3 - Forfait global

Pour certains assujettis qui disposent de plusieurs moyens de transport, l'application de la méthode 1 et même de la méthode 2 peut conduire à une importante charge administrative.

L'administration accepte que l'assujetti fixe l'utilisation professionnelle au moyen du forfait général :

$$\% \text{Professionnel} = 35 \%$$

La méthode 3 est subordonnée à **trois conditions d'application cumulatives** :

- La méthode 3 doit être à tous les moyens de transport motorisés destinés au transport par route de personnes et/ou de marchandises (acquis ou pris en location), utilisés tant pour l'activité économique qu'à d'autres fins, pour autant bien entendu qu'ils n'aient pas été expressément exclus de cette méthode
- Le forfait ne vaut que pour **un seul véhicule par utilisateur**. Lorsque l'assujetti ou sa famille dispose de plus d'un véhicule ou lorsqu'il met à la disposition d'un dirigeant d'entreprise ou d'un employé (ou de leur famille) plus d'un véhicule, le forfait ne peut être appliqué qu'à un seul véhicule à usage mixte au choix. Pour les autres véhicules utilisés de manière mixte, le caractère

professionnel doit être démontré au moyen d'un registre des trajets (Méthode 1).

- le véhicule doit effectivement être utilisé comme instrument de travail ou comme moyen d'exploitation dans le cadre de l'activité économique.** Les véhicules qui ne sont pas utilisés aux fins de l'activité économique de l'assujetti, ou seulement de manière négligeable (usage occasionnel ou fortuit), sont par conséquent expressément exclus de l'application de la méthode 3.

L'utilisation professionnelle est négligeable lorsque le véhicule est utilisé à des fins professionnelles pour moins 10 %.

Il s'agit d'une question de fait que l'administration apprécie au cas par cas.

Lorsqu'un assujetti met un véhicule à la disposition d'un travailleur dans le cadre de sa politique salariale, l'administration considère que, relativement à l'application de la méthode 3, le véhicule est effectivement utilisé comme instrument de travail ou comme moyen d'exploitation.

L'assujetti ne peut pas combiner la méthode 3 avec une autre méthode et celle-ci doit au moins être appliquée durant une période qui se termine le 31 décembre de la **quatrième année** qui suit l'année durant laquelle elle a été appliquée pour la première fois.

Attention !

Pour une **moto**, il y a lieu d'appliquer les mêmes méthodes que pour une voiture, donc soit le registre des trajets, soit la méthode semi-forfaitaire sur la base du trajet domicile-lieu de travail, soit le forfait professionnel fixé à 35 %.

4. Régime distinct applicables aux Pick-Up et fourgonnettes à simple ou double cabine qui répondent aux conditions techniques posées par l'article 45, § 2 du Code TVA

4.1. Véhicules concernés

Ce régime distinct est applicable aux véhicules automobiles de type "camionnette" appartenant à l'une des catégories suivantes (la qualification donnée par la DIV n'est pas pertinente):

- les véhicules de type "**pick-up**" dont la cabine, respectivement simple ou double, est complètement séparée du plateau de chargement "**ouvert**", qui peut toutefois être recouvert d'une bâche, d'un couvercle plat et horizontal ou d'une superstructure;

- les **fourgonnettes à cabine simple**, dont l'espace de chargement est séparé de celui réservé aux passagers par une cloison d'une hauteur minimale de 20 cm ou, à défaut, par le dossier de l'unique rangée de siège, atteint une longueur d'au moins 50 % de celle de l'empattement et est pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe;
- les **fourgonnettes à cabine double**, dont l'espace de chargement, outre son rapport de 50 % à l'empattement, est totalement séparé, sur toute la largeur et hauteur de l'espace intérieur, au moyen d'une cloison rigide, inamovible et indivisible.

4.2. Utilisations visées

Parmi les camionnettes fiscales, il convient de faire la distinction entre :

- a) les véhicules utilisés exclusivement à des fins professionnelles qui ne sont pas concernés par l'application des méthodes permettant de déterminer l'utilisation professionnelle.
- b) les véhicules qui ne sont pas utilisés aux fins économiques de l'assujetti, ou seulement de manière négligeable, et qui sont exclus de l'application des méthodes.
- c) les véhicules utilisés tant pour l'activité économique qu'à d'autres fins et pour lesquels l'assujetti a le choix :
 - ou bien d'appliquer la méthode 1 (registre des trajets) pour toutes les camionnettes fiscales (non visées sous a) et b), ci-avant) ;
 - ou bien d'appliquer une méthode 4 (forfait) pour toutes les camionnettes fiscales (non visées sous a) et b), ci-avant).

L'assujetti doit combiner les méthodes mentionnées sous 3.1. avec le régime distinct applicable aux camionnettes visées par l'article 4, § 2 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

En d'autres termes, il convient d'appliquer distinctement les règles applicables aux camionnettes fiscales et les règles applicables aux autres moyens de transport.

4.3. 1^{ère} Méthode - Registre des trajets

L'assujetti tient un registre des trajets par saisie manuelle (ex. : carnet, programme informatique) ou d'une manière automatisée (ex. : système GPS adapté), constituant la base pour déterminer le droit à déduction.

Un registre exhaustif des trajets suppose la conservation des données suivantes, relatives aux déplacements journaliers à des fins professionnelles :

date du trajet, adresse de départ, adresse d'arrivée, kilomètres parcourus par trajet, total des kilomètres parcourus par jour.

4.4. Méthode 4 - Forfait global

La méthode 4 consiste en deux forfaits généraux permettant de déterminer l'utilisation professionnelle.

Une distinction est faite entre les camionnettes à usage mixte utilisées :

- de façon prépondérante pour transporter des biens dans le cadre de l'activité économique ;
- de façon non prépondérante pour transporter des biens dans le cadre de l'activité économique.

Pour les premières, l'administration accepte que l'assujetti détermine l'usage professionnel au moyen d'un forfait général (méthode 4-85%) :

%Professionnel = 85 %

Pour les secondes, l'administration considère que l'utilisation professionnelle doit être déterminée sur base d'un forfait général limité (méthode 4-35%) :

%Professionnel = 35 %

Le choix du forfait repose sur une appréciation tenant compte de l'ensemble des circonstances de fait dans lesquelles l'activité économique de l'assujetti est exercée, spécialement :

- le fait que le transport de choses (matières premières, matériaux, marchandises) soit un élément caractéristique de la nature de l'activité économique de l'assujetti ;
- le type de camionnettes (plateau de chargement ouvert, espace de chargement séparé, nombre de places assises) que l'assujetti utilise soit lié à la nature de l'activité économique ;
- l'identité de la personne à qui le moyen de transport est mis à disposition (l'utilisateur) notamment de ses fonctions et de ses tâches, même si le transport de choses est un élément caractéristique de l'activité économique et même si le type de camionnettes utilisé est lié à la nature de l'activité économique.

La méthode 4-35% est subordonnée à **deux conditions d'application cumulatives** :

- a) Le forfait ne vaut que pour **un seul véhicule par utilisateur**. Lorsque l'assujetti ou sa famille dispose de plus d'un véhicule ou lorsqu'il met à la disposition d'un dirigeant d'entreprise ou d'un employé (ou de leur famille) plus d'un véhicule, le forfait ne peut

être appliqué qu'à un seul véhicule à usage mixte au choix. Pour les autres véhicules utilisés de manière mixte, le caractère professionnel doit être démontré au moyen d'un registre des trajets (Méthode 1).

- b) **le véhicule doit effectivement être utilisé comme instrument de travail ou comme moyen d'exploitation dans le cadre de l'activité économique.** Les véhicules qui ne sont pas utilisés aux fins de l'activité économique de l'assujetti, ou seulement de manière négligeable (usage occasionnel ou fortuit), sont par conséquent expressément exclus de l'application de la méthode 4.

L'utilisation professionnelle est négligeable lorsque le véhicule est utilisé à des fins professionnelles pour moins 10 %.

Il s'agit d'une question de fait que l'administration apprécie au cas par cas.

Lorsqu'un assujetti met un véhicule à la disposition d'un travailleur dans le cadre de sa politique salariale, l'administration considère que le véhicule est effectivement utilisé comme instrument de travail ou comme moyen d'exploitation.

L'assujetti n'est pas tenu d'appliquer la méthode 4. S'il opte cependant pour l'application du forfait, celui-ci est en règle applicable, sans distinction, à toutes les camionnettes fiscales à usage mixte (méthode 4-85 % et/ou méthode 4-35 %).

L'assujetti qui opte pour le forfait général doit appliquer celui-ci pendant au moins 4 années civiles, à moins qu'il ne soit plus satisfait aux conditions visées ci-dessus.

III. Détermination du droit à déduction

1. Principe

Le pourcentage d'utilisation professionnelle qui est déterminé suivant une des méthodes 1 ou 2, constitue le point de départ pour déterminer le droit à déduction qui doit, entre autres, être appliqué sur la TVA ayant grevé :

- l'acquisition ou la prise en location du véhicule
- l'acquisition de carburant
- les dépenses pour réparation et entretien
- l'acquisition d'accessoires.

Cette déduction est en principe déterminée individuellement pour chaque moyen de transport. En vertu de l'article 45, § 2, du Code, la déduction ne peut en aucun cas dépasser 50 % des taxes pour les voitures

particulières, les voitures mixtes (station-wagon, break), les minibus (par exemple avec 6 places) et les fausses camionnettes fiscales. Cette disposition limite donc à la déductibilité ce seuil, lorsque le pourcentage d'utilisation professionnelle est supérieur à 50%.

En ce qui concerne la méthode 3, le pourcentage d'utilisation professionnelle déterminé forfaitairement est naturellement égal au pourcentage de déduction.

Attention !

L'administration admet la déduction à 100% de la TVA sur les voitures de remplacement.

Dès qu'elles sont également utilisées à des fins professionnelles autres que la location, cette déductibilité tombe à 50%.

Dès qu'elles sont également utilisées à des fins privées, leur déductibilité est opérée en appliquant une des méthodes permettant de déterminer l'utilisation professionnelle.

2. Pourcentage moyen global de déduction

L'administration accepte cependant, par souci de simplification, que l'assujetti qui a **déterminé** l'utilisation des moyens de transport sur la base de la **méthode 1 et/ou la méthode 2**, détermine un pourcentage moyen global de déduction distinct pour chacune des catégories suivantes :

- les véhicules automobiles qui subissent la limitation de déduction prévue par l'article 45, § 2, alinéa 1er, du Code de la TVA ;
- les camionnettes visées par l'article 45, § 2, alinéa 2, f), du Code (seule la méthode 1 est concernée) ;
- les véhicules automobiles destinés au transport rémunéré de personnes, visés par l'article 45, § 2, alinéa 2, j), du Code ;
- les cyclomoteurs et les motos, visés par l'article 45, § 2, alinéa 2, g), du Code.

La détermination d'un pourcentage moyen global de déduction pour les moyens de transport doit s'opérer de la manière suivante :

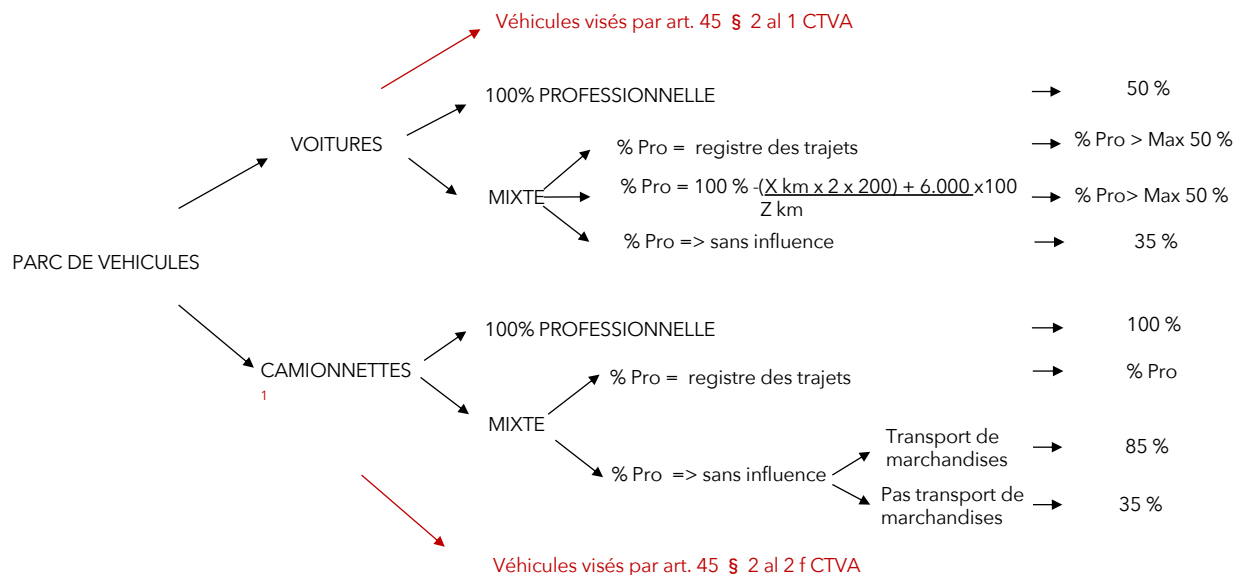
- l'assujetti détermine pour chaque véhicule le pourcentage d'utilisation professionnelle (%Professionnel) conformément à la méthode 1 ou 2. Ce pourcentage est aussi le pourcentage de déduction sauf dans le cas où, par application de l'article 45, § 2, du Code, le pourcentage de déduction doit être limité à 50% ;
- il est ensuite procédé à l'addition des pourcentages de déduction calculés

conformément au tiret précédent et divisés par le nombre de moyens de transport concernés.

même manière année après année un nouveau pourcentage moyen global de déduction.

Le résultat final de ce calcul forme le pourcentage moyen global de déduction (**%Moyen de Déduction**) pour ces moyens de transport. Le résultat peut être arrondi à l'unité supérieure. L'assujetti calcule de la

Le pourcentage moyen global de déduction doit être appliqué à la TVA ayant grevé toutes les dépenses se rapportant aux moyens de transport visés ci-avant.



¹ Au sens de l'art. 4 § 2 du CTA

IV. Exemples pratiques

Exemple 1

Un assujetti (entreprise de construction) dispose en 2023 de 7 véhicules automobiles :

- voiture A exclusivement utilisée à des fins professionnelles (visites de chantiers) ;
- voiture B mise à disposition du fils du gérant, âgé de 18 ans, exclusivement utilisée pour des déplacements privés ;
- les autres moyens de transport utilisés par l'assujetti tant à des fins professionnelles qu'à d'autres fins : 2 voitures C et D, une camionnette E de type monovolume (non visée par l'article 45, § 2, alinéa 2, f) du Code) et 2 camionnettes F et G de type pick-up (visée par l'article 45, § 2, alinéa 2, f), du Code).

Il a déterminé l'utilisation professionnelle des véhicules C à E, réalisée au cours de l'année 2023, par application des méthodes 1 et 2, et des camionnettes F et G par application de la méthode 1 comme suit (les véhicules A et B sont expressément exclus de toute méthode en raison de leur usage) :

Nature du moyen de transport	Méthode	%Pro	%Déduction
<i>Exclus de toute méthode</i>			
Voiture A		100	50
Voiture B		0	0
<i>Faisant l'objet d'une méthode</i>			
Voiture C	1	65	50
Voiture E	2	26	26
<u>Monovolume E</u>	1	39	39
%Moyen de Déduction			38,33 (arrondi à 39)
Camionnette F	1	83	83
Camionnette G	1	90	90
%Moyen de Déduction			86,50 (arrondi à 87)

Le droit à déduction de la TVA ayant grevé les coûts se rapportant à ces moyens de transport doit en principe être déterminé pour chaque véhicule sur la base de l'utilisation réelle, tout en tenant compte évidemment de l'application éventuelle de l'article 45, § 2, du Code.

L'administration accepte que l'assujetti établisse, en ce qui concerne les véhicules soumis à la méthode 1 et/ou la méthode 2, un pourcentage moyen global de déduction, pour les véhicules automobiles visés à l'article 45, § 2, alinéa 1er, du Code, et/ou un pourcentage moyen global de déduction pour les camionnettes fiscales. Les pourcentages moyens

globaux de déduction peuvent être arrondis à l'unité supérieure.

Dès lors que l'utilisation professionnelle a été estimée pour 2023, une révision de la déduction doit être effectuée sur base de l'utilisation réelle définitivement établie (au plus tard dans la déclaration TVA à introduire pour le 20 avril 2024). L'utilisation professionnelle établie pour l'année 2023 vaut, en principe, comme estimation de l'utilisation professionnelle pour l'année 2024.

Exemple 2

Un boulanger exploite un magasin et livre également des pains à domicile via une tournée journalière. Il fait usage de trois camionnettes (camionnettes fiscales), parmi lesquelles les véhicules B et C sont conduits par deux employés qui peuvent également les utiliser pour les trajets domicile-lieu de travail. En fait, l'assujetti dispose en 2023 de 4 véhicules automobiles :

- une petite camionnette A utilisée exclusivement à titre professionnel (distribution de pain) ;
- les petites camionnettes B et C, également utilisées pour la distribution de pain, mais les deux employés peuvent également les utiliser pour leurs trajets domicile-lieu de travail ;
- une camionnette (de type pick-up) D principalement utilisée par le gérant et sa famille pour des déplacements privés ;

Il a déterminé l'utilisation professionnelle de ces véhicules pour l'année 2023 comme suit :

Le droit à déduction de la TVA ayant grevé les coûts se rapportant à ces moyens de transport doit en principe être déterminé pour chaque véhicule sur la base de l'utilisation réelle.

L'administration accepte que l'assujetti établisse, en ce qui concerne les véhicules soumis à la méthode 1 ou la méthode 2, un pourcentage moyen global de déduction, pour les camionnettes fiscales B, C et D. Le pourcentage moyen global de déduction peut être arrondi à l'unité supérieure.

Dès lors que l'utilisation professionnelle a été estimée pour 2023, une révision de la déduction doit être effectuée sur base de l'utilisation réelle définitivement établie (au plus tard dans la déclaration TVA à introduire pour le 20 avril 2024). L'utilisation professionnelle établie pour l'année 2023 vaut, en principe, comme estimation de l'utilisation professionnelle pour l'année 2024.

Nature du moyen de transport	Méthode	% Pro	% Déduction
-------------------------------------	----------------	--------------	--------------------

Exclus de toute méthode

Camionnette A		100	100
---------------	--	-----	-----

Faisant l'objet d'une méthode

Camionnette B	1	95	95
---------------	---	----	----

Camionnette C	1	91	91
---------------	---	----	----

Pick-up D	1	18	18
-----------	---	----	----

% Moyen de Déduction			68
-----------------------------	--	--	-----------

La TVA sur la revente d'une voiture par un assujetti

L'administration tolère qu'un assujetti vendant une voiture, une voiture-mixte ou un minibus, ne prenne en considération que la moitié (50%) du prix comme base d'imposition spéciale de la TVA.

Dans sa circulaire du 23 novembre 2015, l'administration a apporté des précisions concernant les assujettis personnes physiques n'ayant affecté que partiellement le véhicule à leur patrimoine professionnel.

1. Conditions d'application de la tolérance

1.1. Quel vendeur peut appliquer de la tolérance ?

Pour autant qu'elle soit assujettie, tant une personne physique qu'une personne morale est susceptible d'appliquer cette tolérance.

A l'achat, l'assujetti **personne physique** qui utilise un véhicule à la fois à des fins professionnelles et à des fins privées doit avoir manifesté son intention :

- Soit de le traiter totalement comme un bien de l'entreprise sur lequel la totalité de la TVA à l'achat est déductible dans les conditions posées par l'article 45 § 2 du Code TVA.
 - ➔ L'assujetti devrait en principe soumettre la vente intégralement à la TVA **mais peut faire application de la tolérance sur l'intégralité du prix.**
- Soit d'en garder une partie dans son patrimoine privé, en ne déduisant alors que partiellement la TVA à l'achat en fonction de l'affectation professionnelle.
 - ➔ L'assujetti fait application de l'arrêt Bakcsi de la Cour de Justice à la revente **mais peut faire application de la tolérance à concurrence de la partie du prix correspondant à partie du bien intégré dans son patrimoine professionnel.**
- Soit de ne pas l'intégrer dans son patrimoine professionnel, en ne déduisant aucune TVA à l'achat.
 - ➔ La revente n'est soumise à aucune TVA.

Une **personne morale** n'ayant pas de patrimoine privé, l'affectation du véhicule ne pourra être que totale. **Toute société peut donc faire application de la tolérance administrative sur l'intégralité du prix.**

1.2. Quel véhicule peut être vendu avec application de la tolérance ?

a. Une voiture, voiture-mixte ou un minibus

La tolérance ne s'applique qu'aux véhicules automobiles visés par la limitation générale du droit de déduction à 50 % de l'article 45, § 2, du Code TVA : les voitures, voitures-mixtes et minibus,

Toutes les autres catégories de véhicules n'en bénéficient pas. Doivent dès lors obligatoirement être revendus avec une TVA calculée sur une base d'imposition correspondant à 100 % du prix convenu : les camionnettes, les camions, les tracteurs, les (semi-) remorques, les motos...

Attention !

L'administration a concédé que la limitation générale du droit à déduction prévue à l'article 45, § 2, du Code TVA ne s'applique pas aux voitures de remplacement (Décision n° E.T.113.611 dd. 07.11.2007).

Lors de leur vente, l'assujetti ne peut dès lors faire application de la tolérance. Il doit impérativement calculer la TVA sur une base d'imposition correspondant à 100 % du prix de vente.

b. Une TVA a été payée à l'acquisition et déduite

Lors de l'acquisition, l'assujetti doit avoir payé une TVA sur laquelle il a exercé son droit à déduction. Sont par conséquent exclus de la tolérance, les véhicules :

- Achetés auprès d'un particulier ;
- Achetés sous le régime de la marge.

c. Quel que soit le moment de son acquisition

Le moment où le moyen de transport a été acquis par l'assujetti n'est pas relevant.

1.3. Est-il obligatoire d'appliquer la tolérance ?

NON L'assujetti qui vend un moyen de transport visé par la tolérance administrative n'est par ailleurs nullement tenu d'appliquer celle-ci. Les voitures, voitures-mixtes et minibus peuvent être revendus avec une TVA calculée sur une base d'imposition correspondant à 100 %.

1.4. Que faut-il mentionner sur la facture de vente lorsqu'est appliquée la tolérance ?

Le vendeur doit apporter l'une des mentions suivantes :

« Base d'imposition spéciale, application de la décision n° E.T. 119.650 du 20.10.2011 » ou « Base d'imposition spéciale, application de la circulaire n° 36/2015 du 23.11.2015 »

Cette mention décharge l'acquéreur de la solidarité au paiement de la TVA en cas d'application frauduleuse de la tolérance par le vendeur. Il doit en vérifier la présence sur la facture.

1.5. Comment intégrer une telle acquisition dans la déclaration périodique ?

La base d'imposition qui a été réduite à 50 % du prix de vente (hors TVA) doit être mentionnée dans la case (03). La TVA due est reprise dans la case (54). La différence est mentionnée dans la case (00).

1.6. Quel régime TVA doit être appliqué par un assujetti revendeur lors de la revente ?

Un professionnel du secteur automobile ne peut revendre sous le régime de la marge le véhicule qui lui a été livré par un assujetti avec application de la taxe (même calculée sur 50% du prix convenu).

Il ne peut appliquer la tolérance administrative.

Il doit impérativement revendre ce véhicule avec une TVA calculée sur une base d'imposition correspondant à 100 % du prix de revente du véhicule.

La TVA grevant l'achat du véhicule qu'il destine à la revente peut évidemment être déduite.

2. Exemples

1. En 2023, un assujetti personne physique achète une voiture neuve pour 40.000 € + 8.400 € de TVA. Cette voiture est affectée totalement au patrimoine de l'entreprise.

Aux fins de déterminer l'utilisation professionnelle de la voiture, il a choisi le forfait professionnel fixé à 35 %. En 2026, il vend la voiture à un tiers pour 25.000 €, hors TVA. A combien s'élève la TVA déductible au moment de l'achat ? Quelles sont les conséquences en matière de TVA lors de la vente du véhicule ?

L'assujetti peut déduire 2.940 € (35 % de 8.400 €) de la TVA ayant grevé l'achat.

Lors de la vente, il peut appliquer la tolérance administrative et calculer la TVA sur 25.000 € x 50 % = 12.500 €. La TVA qu'il porte en compte à l'acheteur s'élève dès lors à 2.625 €.

En outre, il bénéficie d'une révision de la taxe en sa faveur qui est calculée comme suit : $\frac{2}{5} \times (4.200 - 2.940) = 504$ €.

2. Idem que l'exemple 1, mais la voiture est affectée seulement pour 35 % au patrimoine de l'entreprise.

L'assujetti peut déduire 1.470 € (8.400 € x 35 % x 50 %) de la TVA acquittée lors de l'achat.

Il doit calculer la TVA sur 25.000 € x 35 % x 50 % = 4.375 €. La TVA qu'il porte en compte à l'acheteur s'élève dès lors à 918,75 €.

Il ne bénéficie pas d'une révision en sa faveur.

Attention !

Nous déconseillons vivement d'opérer un achat à un assujetti sur une valeur «all in», sans aucune précision du mode de calcul de la TVA.

Sur le bordereau de reprise (ou tout autre document constatant l'achat), le professionnel doit veiller à mentionner que le prix est convenu HORS TVA !

Une mise en demeure par courrier électronique ?

L'échange de courriers électroniques est établi depuis longtemps dans le secteur de la mobilité. De plus en plus de contrats sont signés en ligne, les appels d'offres ne sont envoyés que sous forme numérique et même les brochures des produits les plus récents n'ont qu'une vie numérique. Le législateur a également reconnu l'échange de courriers électroniques. Est-il donc valable, voire recommandé, d'envoyer des documents importants tels que des mises en demeure par courrier électronique ?

I. Le principe des notifications

Le nouveau code civil (art. 1.5) définit la notification comme suit :

La notification est la communication d'une décision ou d'un fait par une personne à une ou plusieurs personnes déterminées.

La notification parvient au destinataire lorsque celui-ci en prend connaissance ou aurait raisonnablement pu en prendre connaissance..

Au sens large, il s'agit donc de toute communication que vous souhaitez faire. Elle couvre donc des questions beaucoup plus larges que la simple mise en demeure. Comme vous le savez, il était préférable de le faire par écrit et même par lettre recommandée.

Il n'y a pas eu de véritable ancrage du courrier électronique. Cette situation a toutefois été modifiée récemment. Plus loin dans l'article 1.5, nous trouvons ce qui suit :

La notification accomplie par voie électronique parvient au destinataire soit lorsque celui-ci en prend connaissance, soit lorsqu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance pour autant que, dans cette dernière hypothèse, ce destinataire ait préalablement accepté l'utilisation de l'adresse électronique ou d'un autre mode de communication électronique auquel l'auteur de la notification a eu recours.

Une notification par courrier électronique peut donc être légale. La condition est que votre débiteur ait préalablement accepté l'adresse électronique (ou une autre).

En cas de litige, vous devrez donc prouver qu'il l'a effectivement reçu. Cela peut se faire, par exemple, en prouvant que votre client a déjà utilisé cet e-mail pour vous répondre.

II. La mise en demeure

La mise en demeure est définie à l'article 5.231 du Nouveau Code civil. Celui-ci la définit comme suit :

La mise en demeure est l'acte juridique unilatéral par lequel le créancier notifie au débiteur, de manière claire et non équivoque, sa volonté d'exiger l'exécution de son obligation.

Si l'envoi d'une mise en demeure n'est pas toujours nécessaire, il est toujours recommandé d'y procéder. Une loi, le contrat lui-même ou le principe de bonne foi peuvent l'exiger. Toutefois, vous ne devez pas toujours attendre si, par exemple, une clause temporelle a été stipulée, pour signifier une mise en demeure à votre débiteur. Toutefois, la loi stipule que vous devez attendre qu'elle soit suffisamment proche de l'échéance. Il va sans dire que la mise en demeure ne peut prendre effet qu'à l'expiration du délai.

En outre, en principe, il n'y a pas de réelles exigences formelles pour une mise en demeure. Toutefois, il doit être clair sur quelle dette (ou obligation) vous vous appuyez et que vous souhaitez que votre débiteur remplisse ses obligations.

II. Comment envoyer une mise en demeure ?

Le législateur n'a pas spécifiquement réglementé la manière dont une mise en demeure doit être adressée. Il convient donc de lire ensemble les deux éléments que sont la notification et la mise en demeure.

Étant donné qu'une mise en demeure est une communication ou un fait de notre part au débiteur, il s'agit d'une notification.

Elle peut donc être valablement envoyée par e-mail si les conditions de l'article précédent sont remplies.

IV. Une bonne idée, ou pas ?

Il est impossible de donner un avis général sur la question de savoir si c'est une bonne idée ou non.

Cependant, il existe certains principes que nous pouvons transmettre. Par ordre de certitude, il existe 2 catégories de certitudes.

1. l'acte d'huissier : ici, vous êtes totalement certain de la notification, mais cette procédure est coûteuse pour une simple mise en demeure
2. lettre recommandée avec accusé de réception.
3. Autres moyens : lettre ordinaire, courrier électronique, etc.

Nous recommandons toujours de combiner les options 2 et 3, car auparavant, il était préférable d'envoyer les mises en demeure par courrier ordinaire et recommandé. Par conséquent, si les conditions sont remplies, vous pouvez remplacer la lettre ordinaire par un courrier électronique.

Pour les affaires vraiment importantes, il peut toujours être utile de contacter un huissier de justice pour faire signifier l'acte. De cette manière, il n'y a pas de contestation possible sur le fait que l'autre partie l'a reçue.

IV. Encore une nuance importante !

La possibilité d'utiliser une méthode électronique n'exclut pas les dispositions contractuelles. Si, dans vos conditions générales ou dans un contrat, etc. vous mentionnez "la résiliation/la mise en demeure sera envoyée par courrier recommandé", vous ne pourrez pas substituer la méthode électronique. Vérifiez donc toujours vos conditions générales !

Le courrier électronique a récemment été reconnu, sous certaines conditions, comme un outil légitime. Toutefois, il ne remplace pas les méthodes traditionnelles ! Veillez donc à envoyer vos documents importants par courrier recommandé !

Recytyre : adaptation de la contribution environnementale à partir du 01/05/2023

Depuis plus de 12 ans, Recytyre a réussi à maintenir inchangées les contributions environnementales sur les pneus de voiture. La situation économique et l'évolution continue de la gamme de produits des manufacturiers de pneumatiques nous obligent désormais à adapter la structure tarifaire, mais aussi les tarifs eux-mêmes, de la contribution environnementale à la réalité du marché à partir du 01/05/2023.

La contribution environnementale est versée pour chaque pneu neuf mis sur le marché belge et est la source de financement de la mise en œuvre collective de l'obligation légale de reprise des pneus usagés, telle qu'organisée par Recytyre. Il reflète le coût réel de la collecte et du (pré)traitement durable des pneus usagés dans le cadre du dispositif Recytyre. Grâce à cette contribution environnementale, qui est payée par le producteur ou l'importateur et répercutée sur le consommateur final, la collecte des pneus usagés peut être financée, à condition que le principe « 1 pour 1 » soit respecté. Cela signifie qu'1 pneu de rebut peut être accepté pour 1 pneu neuf vendu et/ou monté et pour lequel la contribution environnementale est facturée aux clients.

Vous trouverez en annexe et sur www.recytyre.be les nouvelles contributions environnementales par type de pneumatique, intégrées dans la nouvelle structure tarifaire. Ces contributions environnementales seront appliquées à **compter du 1^{er} mai 2023**.

Toutes les entreprises concernées sont donc invitées à mettre à jour (ou à faire mettre à jour) la structure et les tarifs de leurs systèmes de facturation d'ici cette date.

Pour plus d'informations, veuillez envoyer un mail à pos.nl@recytyre.be.

Contribution environnementale **par type de pneu**

Types de pneus		à partir du 1/5/2023	à partir du 1/5/2023		
	Diamètre de la jante (pouces)	Largeur bande de roulement en mm (pouces)	NOUVELLE Contribution Environnementale (hors TVA)	NOUVELLE Contribution Environnementale (TVA incl.)	Nouvelle Catégorie Recytyre
 MOTO					
Moto - Scooter - Karting					
4' > 23'			1,48 €	1,79 €	Cat.100
 VOITURE PARTICULIERE					
Voiture - Remorque - Caravane - Pneu de secours à usage temporaire					
10' > 15'			1,93 €	2,34 €	Cat.200
16' > 30'			3,76 €	4,55 €	Cat.201
 VEHICULE UTILITAIRE LÉGER					
Camionnettes - Pneus type C					
8' > 20'			4,38 €	5,30 €	Cat.300
 VEHICULE COMMERCIALE POIDS LOURD					
Camion - Semi-remorque - MPT (Multi Purpose Tyre) - Autobus - Autocar					
13' > 17.5'			7,88 €	9,53 €	Cat.400
18' > 34'			17,60 €	21,29 €	Cat.401
 ENGIN ET MACHINE AGRICOLE					
Véhicule agricole - Forestier - Industriel - Quad					
<10'			1,47 €	1,78 €	Cat.500
10.5' > 20'			3,18 €	3,85 €	Cat.501
	from 250 (10')		5,31 €	6,43 €	Cat.502
	from 340 (13.6')		14,56 €	17,61 €	Cat.503
20.5' > 30'			5,31 €	6,43 €	Cat.504
	from 340 (13.6')		14,56 €	17,61 €	Cat.505
	from 420 (16.9')		28,04 €	33,92 €	Cat.506
	from 520 (20.8')		42,05 €	50,88 €	Cat.507
	from 620 (23.1')		57,47 €	69,54 €	Cat.508
	from 710 (27.9')		110,74 €	133,99 €	Cat.509
30.5' > 54'			14,56 €	17,61 €	Cat.510
	from 320 (12.4')		28,04 €	33,92 €	Cat.511
	from 420 (16.9')		42,05 €	50,88 €	Cat.512
	from 520 (20.8')		57,47 €	69,54 €	Cat.513
	from 710 (27.9')		110,74 €	133,99 €	Cat.514

Contribution environnementale **par type de pneu**

Types de pneus		à partir du 1/5/2023	à partir du 1/5/2023	
Diamètre de la jante (pouces)	Largeur bande de roulement en mm (pouces)	NOUVELLE Contribution Environnementale (hors TVA)	NOUVELLE Contribution Environnementale (TVA incl.)	Nouvelle Catégorie Recytyre
 GENIE CIVIL & TERRASSEMENT Engin et machine de génie-civil				
< 22.5'		12,97 €	15,70 €	Cat.600
12.00-24, 12.00R24, 13.00-24, 13.00R24		24,98 €	30,23 €	Cat.601
14.00-24, 14.00R24, 385/95-25		37,48 €	45,34 €	Cat.602
24', 15.5-25, 13.00-25, 14.00-25		51,22 €	61,97 €	Cat.603
16.00-25, 23.5-25, 17.5-25, 20.5-25 25/65-25, 445/80-25, 445/95-25, 525/80-25 650/65-25		98,68 €	119,41 €	Cat.604
26.5', 18.00, 21.00, 750/65-25, 18.00-33 665/65-25, 685/80-25		185,57 €	224,54 €	Cat.605
21.00R35, 29.5-25		233,82 €	282,93 €	Cat.606
24.00R35, 29'		294,03 €	355,78 €	Cat.607
33', 35', 38', 49'		427,58 €	517,37 €	Cat.608
39', 45', 51'		788,54 €	954,13 €	Cat.609

INDUSTRIEL: PNEUMATIQUES Engin industriel et de manutention: pneumatiques

4' - 6'		1,20 €	1,45 €	Cat.700
8' - 9' - 10'		4,33 €	5,24 €	Cat.701
12' - 15' - 20'		11,88 €	14,37 €	Cat.702
12.00-24, 12.00R24		22,88 €	27,68 €	Cat.703
14.00-24, 14.00R24		34,32 €	41,53 €	Cat.704

INDUSTRIEL: PNEUS PLEIN Engin industriel et de manutention: pneus pleins et bandages

4' > 10' 1/2		11,88 €	14,37 €	Cat.800
11' > 14'		18,30 €	22,15 €	Cat.801
15'		22,88 €	27,68 €	Cat.802
16' > 20'		46,90 €	56,75 €	Cat.803
22' > 25'		90,37 €	109,35 €	Cat.804
23.5-25, 26.5-25, 29.5-25		214,13 €	259,10 €	Cat.805
35/65-33		391,57 €	473,80 €	Cat.806

Tachygraphe : de quelles dérogations devrez-vous tenir compte ?

Dans une Info précédente, vous aviez pu lire qu'en raison de l'amendement de la réglementation européenne, une nouvelle version du tachygraphe intelligent (**tachygraphe intelligent, version 2**) serait introduite en août 2023.

Cette nouvelle version du tachygraphe intelligent sera intégrée aux véhicules nouvellement immatriculés à partir du 21 août 2023. Quant aux véhicules déjà immatriculés utilisés pour le transport routier international, la date butoir est août 2025.

Vous trouverez dans la présente Info une revue des dérogations au tachygraphe ainsi que quelques exemples pratiques.

Notez d'ores et déjà qu'à partir du 1^{er} juillet 2026, les véhicules de plus de 2,5 tonnes utilisés en transport routier international ou en cabotage devront être dotés d'un tachygraphe intelligent de version 2.

1. Quels véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe ?

La réglementation sur le tachygraphe s'applique :

- **Au transport routier de biens** par des véhicules, seuls ou combinés avec une remorque ou semi-remorque, dont la **masse maximum autorisée** est supérieure à **3,5 tonnes** ;
- **OU au transport routier de personnes** par des véhicules transformés ou équipés en permanence pour le transport **de plus de neuf personnes**, conducteur compris.

En outre, à dater du 1^{er} juillet 2026, les véhicules de plus de 2,5 tonnes utilisés en transport international ou cabotage seront équipés du tachygraphe intelligent, version 2.

2. Quelles sont les dérogations ?

A. Véhicules utilisés en transport national ou intracommunautaire

Conformément aux articles 2 et 3 du Règlement 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006.

- a) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km ;
- b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km par heure ;
- c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux

forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ses services et s'effectue sous leur contrôle ;

- d) véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisé dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage ;
- e) véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales ;
- f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache.

REMARQUE IMPORTANTE :

Il est important de remarquer que le véhicule doit être équipé tant pour la réparation que le remorquage. Pas de dérogation possible si le véhicule n'est pas équipé pour les deux.

Il s'agit d'authentiques véhicules de remorquage portant généralement le type DT sur le certificat d'immatriculation. Attention toutefois au fait qu'un véhicule n'est pas assujéti au tachygraphe en raison de son immatriculation mais de son utilisation.

- g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service ;
- h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales ;

Exemples :

- Transport de pièces détachées indispensables à l'entretien ou la réparation délocalisée et pouvant donc être considérées comme matériel de travail et non comme biens commerciaux.
- Les biens transportés par les commerçants ambulants sont considérés comme faisant partie du matériel dont ils ont besoin pour exercer leur profession au lieu de destination. Il en est de même pour les chevaux transportés par leurs écuysers. Ils sont considérés comme faisant partie de leur équipement.
- Les mobil homes transportant des chevaux (biens) à des fins privées, sont exonérés jusqu'à 7,5 tonnes incluses. Si le véhicule est plus lourd, il tombe hors du champ de la dérogation et l'usage du tachygraphe, qui doit être étalonné, est obligatoire.

ATTENTION : le transport de chevaux pour le compte de tiers ressortit au transport commercial et ne relève donc pas de la dérogation.

- i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'Etat membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

Exemple :

Véhicule historique utilisé à des fins publicitaires.

B. Véhicules utilisés exclusivement en transport national

Conformément à l'article 40 de l'arrêté royal du 17 octobre 2016 portant exécution du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006.

- a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées ;
- b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise ;
- c) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing ;

- d) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

- par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13, de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel ;

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

- e) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- f) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;
- g) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;
- h) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;
- i) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt ;
- j) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;
- k) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur ;
- l) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine ;
- m) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plateformes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires ;
- n) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon de 100 km ;

o) véhicules suivants (liste exhaustive) qui ne sont pas utilisés pour le transport routier de marchandises ou de voyageurs mais dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes (MMA > 3,5 T) :

- Tous les véhicules de genre "KG" (grue) ;
- Tous les véhicules munis de l'un des équipements suivants : pompe à béton, plateforme élévatrice.

Remarque :

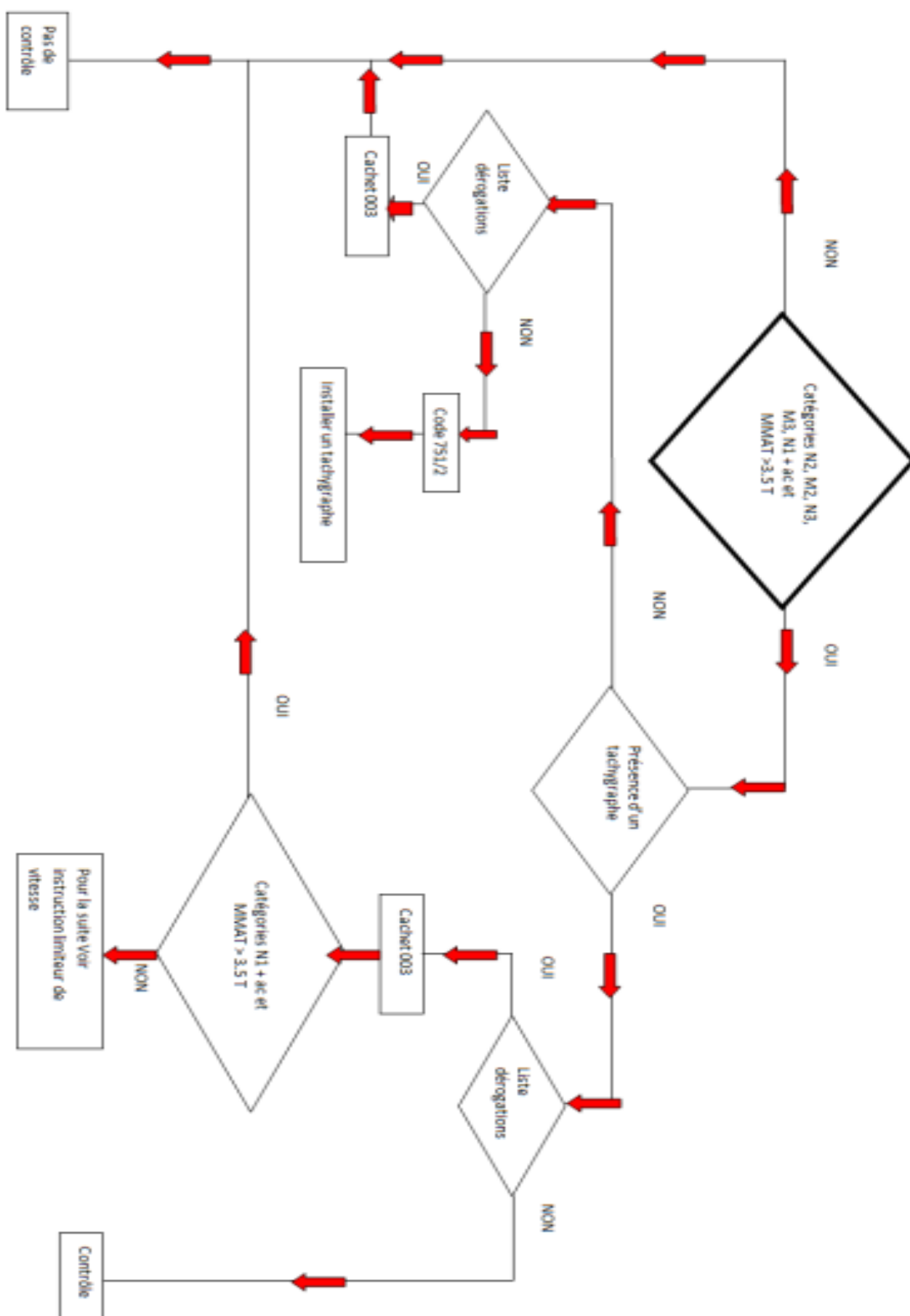
Ces véhicules sont exonérés de tachygraphe parce qu'ils ne sont pas utilisés à des fins de transport commercial de biens.

Vous ne retrouverez pas cette exonération dans l'arrêté royal parce qu'il ne mentionne que les véhicules destinés au transport commercial de biens. Le SPF a toutefois confirmé que ces véhicules continuent de jouir de l'exonération.

Cette exonération figure dans les listes utilisées par le contrôle technique ainsi que dans la note d'instruction.

3. Pour de plus amples renseignements ?

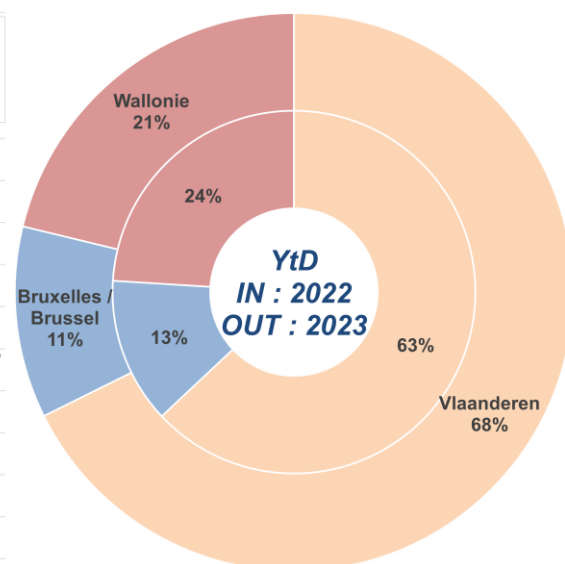
- Arrêté royal du 17 octobre 2016 concernant le tachygraphe et les temps de conduite et repos.



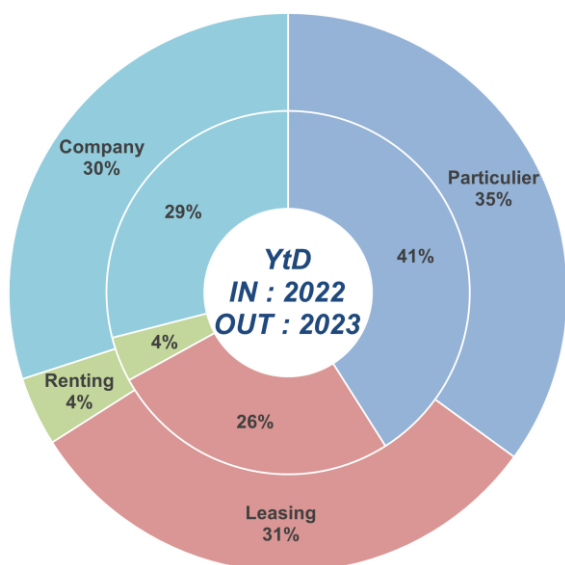
Marché - Markt



Région - Regio

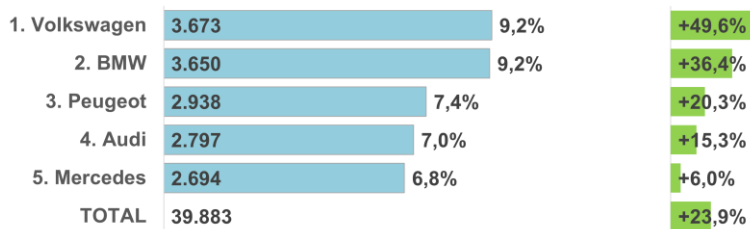


Par type – Per type

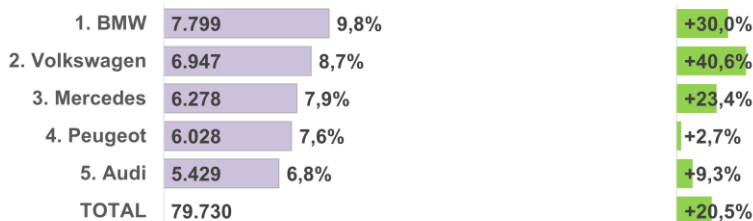


Par marque – Per merk

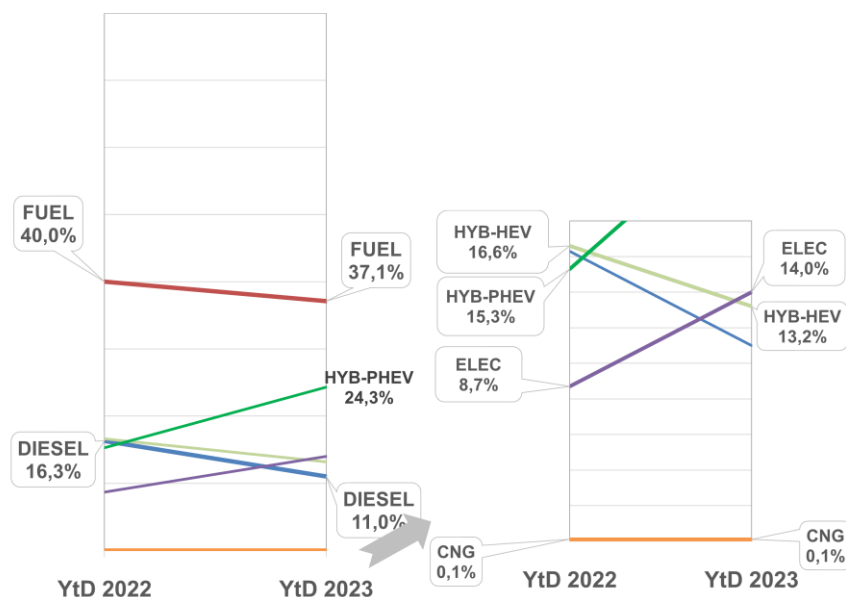
Mois / Maand



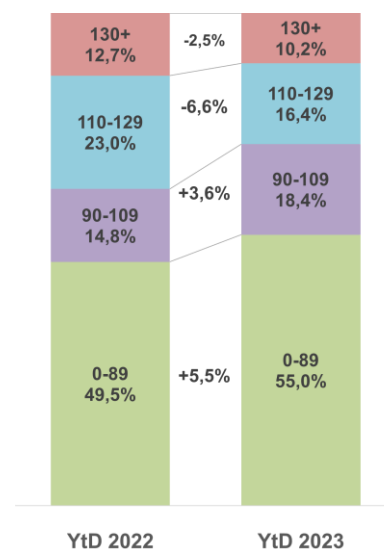
Year to Date



Par carburant – Per brandstof

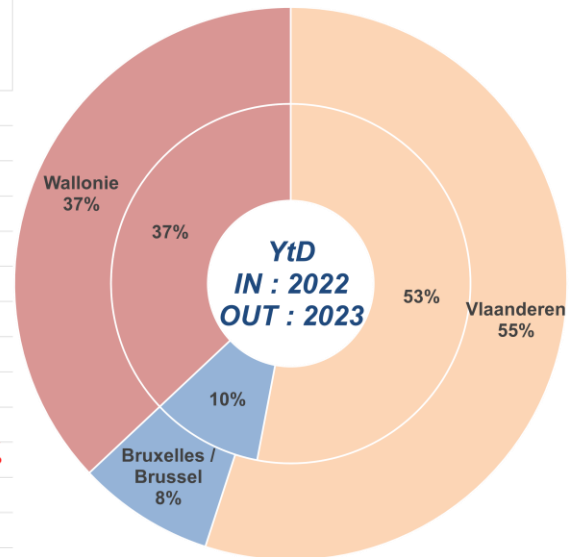
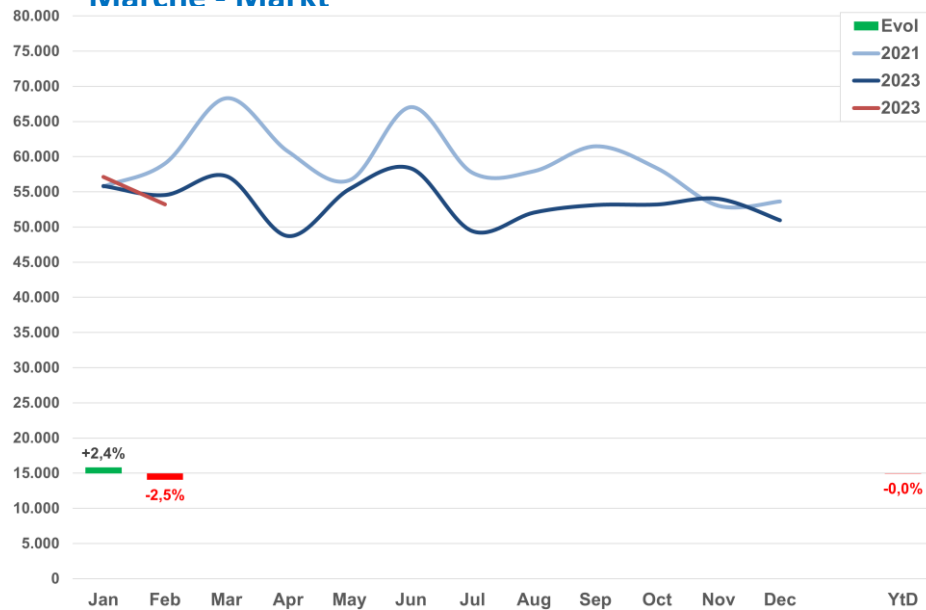


Par émission CO2 – Per CO2 uitstoot



Marché - Markt

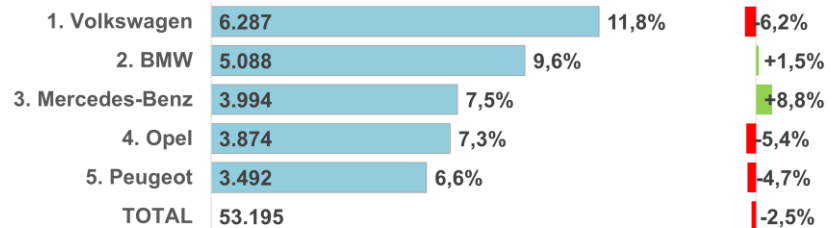
Région - Regio



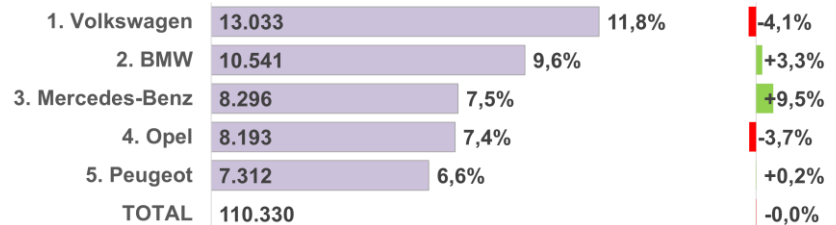
Par type – Per type

Par marque – Per merk

Mois / Maand

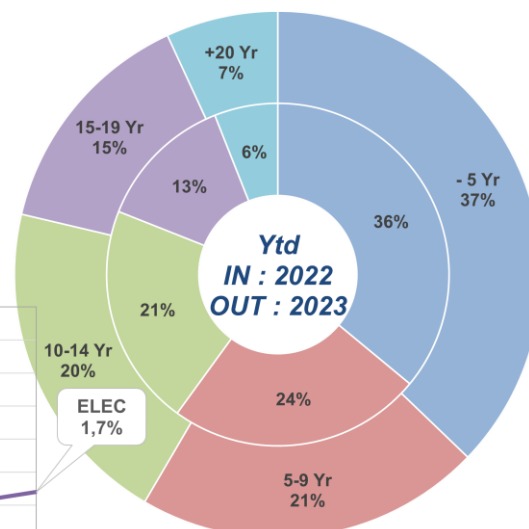
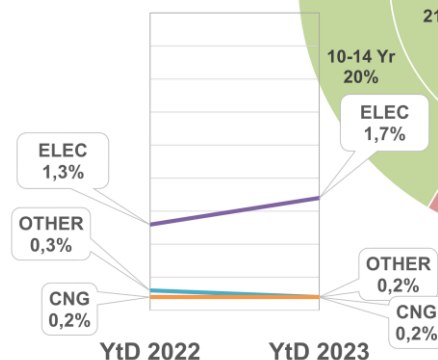
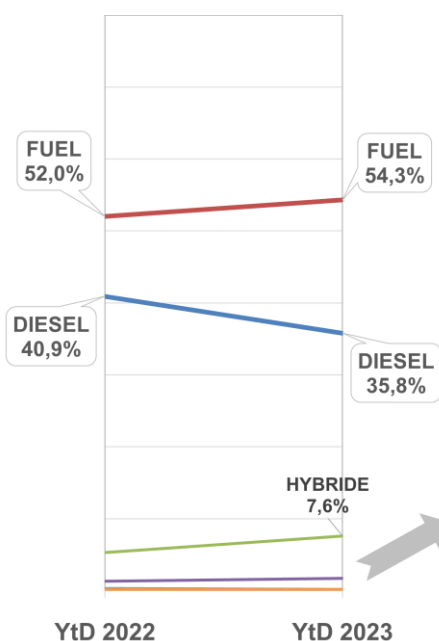


Year to Date



Par carburant – Per brandstof

Par âge – Per leeftijd



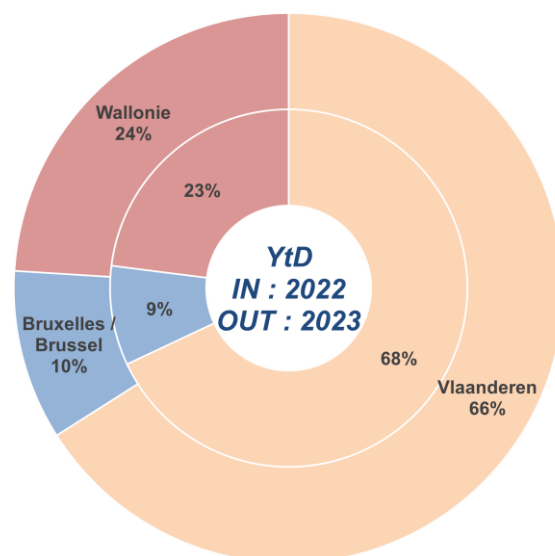
Median Year



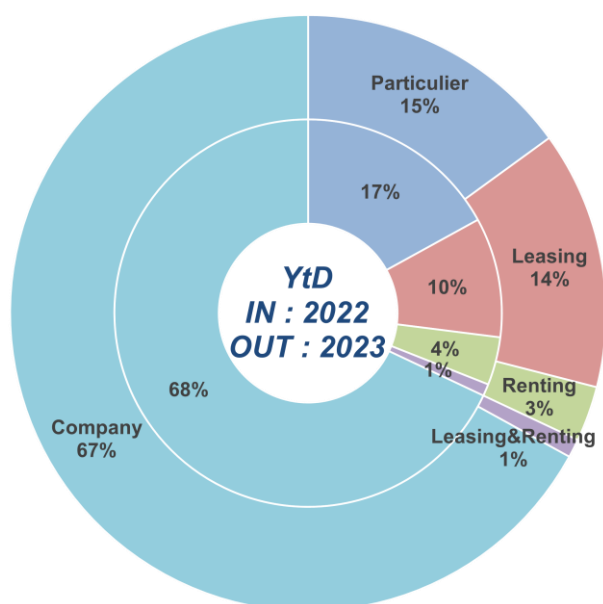
Marché - Markt



Région - Regio

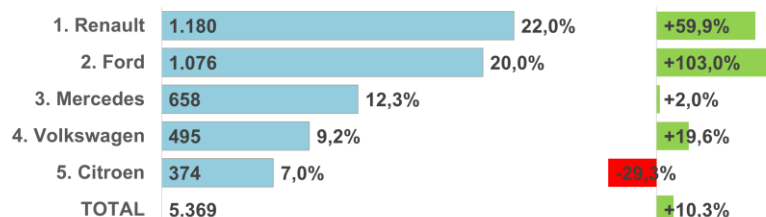


Par type - Per type

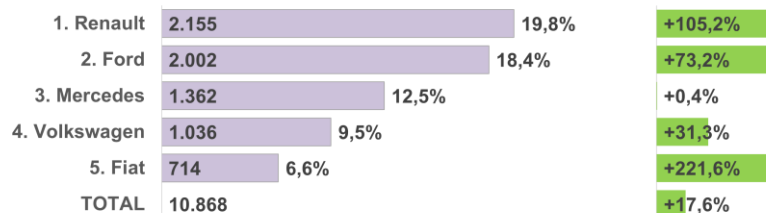


Par marque - Per merk

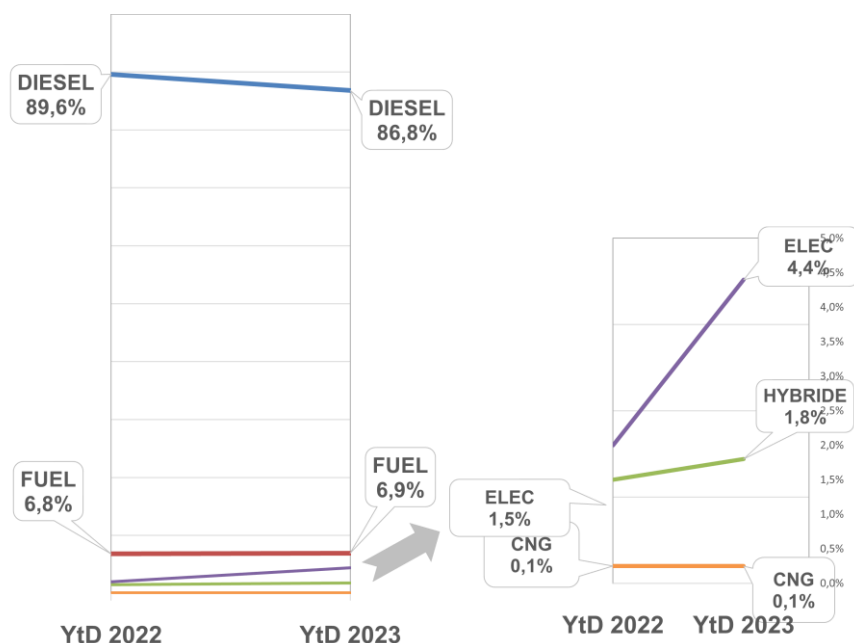
Mois / Maand



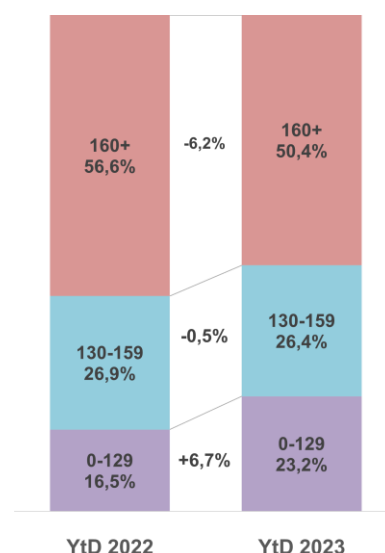
Year to Date



Par carburant - Per brandstof



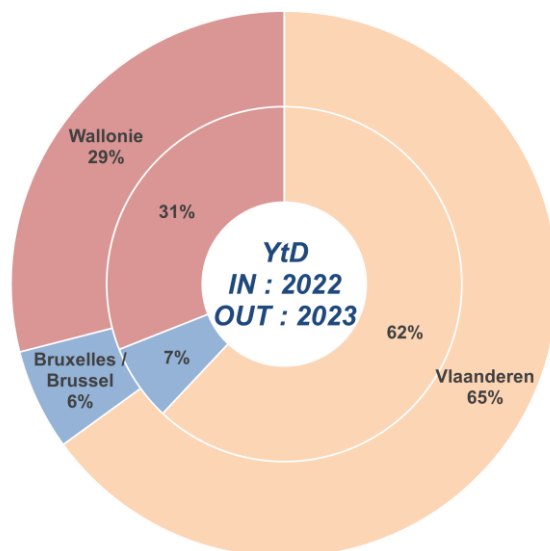
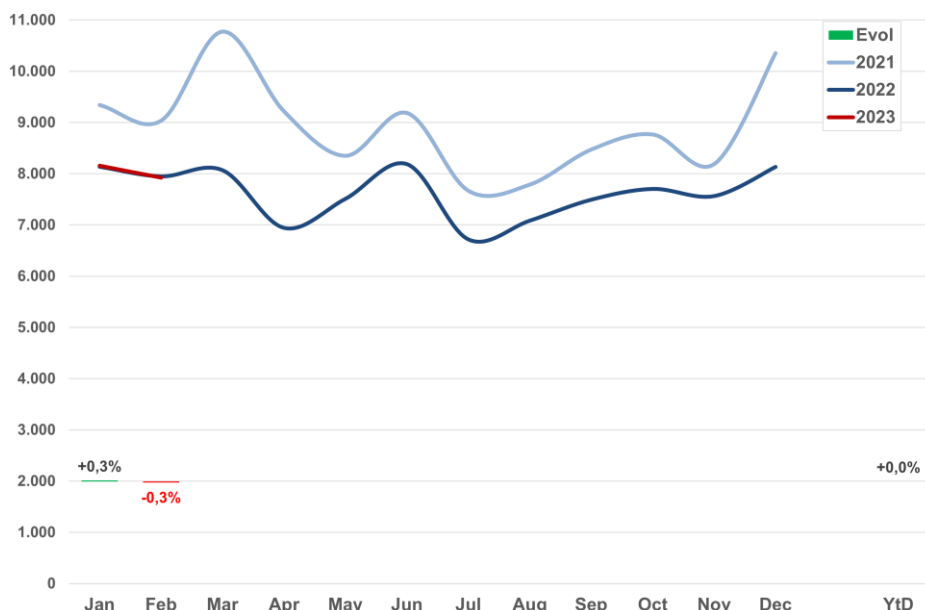
Par émission CO2 - Per CO2 uitstoot



Utilitaires légers d'occasion / Tweedehandse lichte bedrijfsvoertuigen

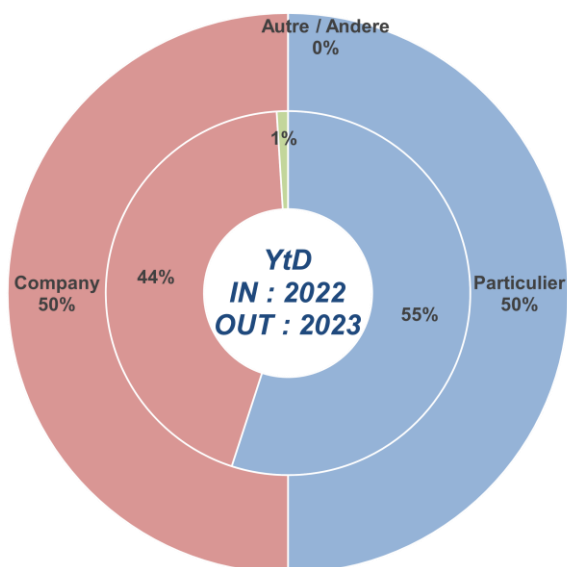
BEL / 2023 - 2

Région - Regio

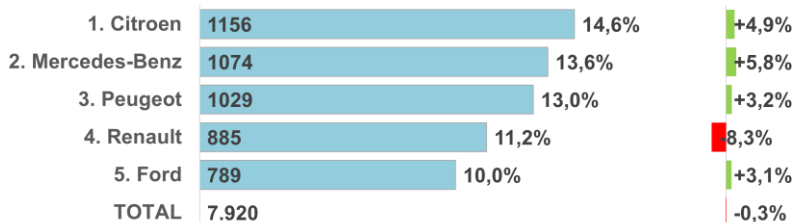


Par type – Per type

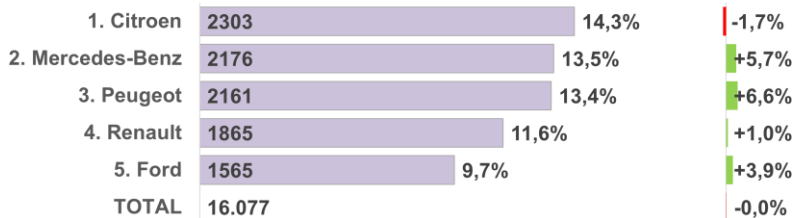
Par marque – Per merk



Mois / Maand

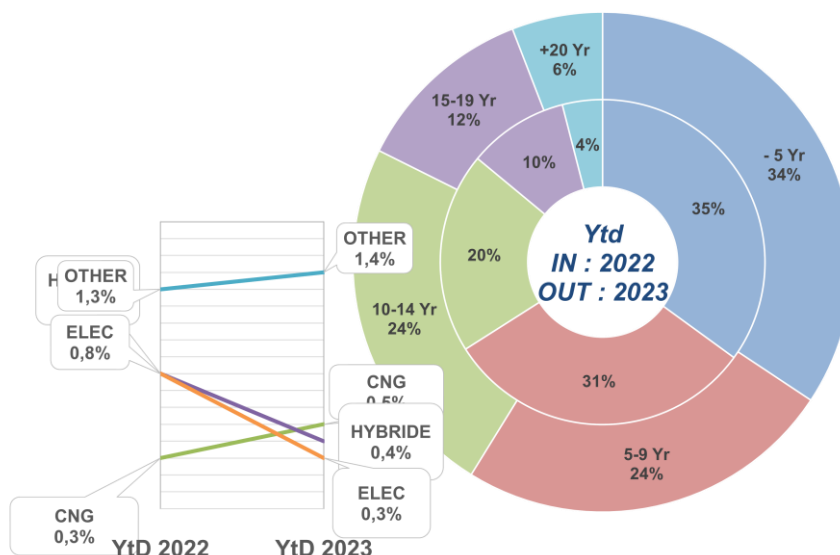
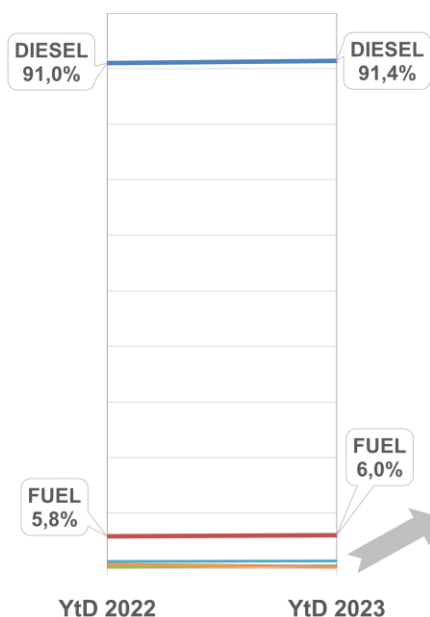


Year to Date

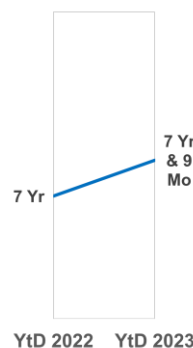


Par carburant – Per brandstof

Par âge – Per leeftijd



Median Year



Immatriculations Trucks 3,5t - 12t février 2023**Inschrijvingen Trucks 3,5t - 12t februari 2023**

New	759
3.5-12t	77
VRACHTWAGEN	69
TAKELWAGEN	6
KRAANAUTO	2
>=12t	682
TREKKER	462
VRACHTWAGEN	206
TRAGE VRACHTWAGEN	7
TAKELWAGEN	3
BRANDWEERWAGEN	2
KRAANAUTO	2
Occasion	847
3.5-12t	207
VRACHTWAGEN	173
TAKELWAGEN	22
TREKKER	6
KAMPEERAUTO	4
KRAANAUTO	2
>=12t	640
TREKKER	318
VRACHTWAGEN	305
KRAANAUTO	7
KERMIS	4
KAMPEERAUTO	2
TAKELWAGEN	2
TRAGE VRACHTWAGEN	2
Total - Totaal	1606

Marques Trucks >=12t**Merken Trucks >=12t****New**

Volvo	152
Mercedes-Benz	129
DAF	115
SCANIA	86
Renault	61
MAN	55
Iveco	34
Ford	28
TERBERG	4
Dacia	4
MOL	3
Autres - Anderen	11
Total - Totaal	682

Marques Trucks 3,5t à 12t**Merken Trucks 3,5t tot 12t****New**

Mercedes-Benz	33
Iveco	16
DAF	7
Volvo	5
MAN	4
Renault	3
SCANIA	2
Ford	2
Mitsubishi Fuso	2
Autres - Anderen	3
Total - Totaal	77

Occasie

Mercedes-Benz	77
Iveco	32
MAN	26
Renault	19
DAF	12
Volkswagen	10
Volvo	7
Nissan	6
INTERNATIONAL	3
Ford	3
STEVENS	2
Hummer	2
Autres - Anderen	8
Total - Totaal	207

Occasie

MAN	131
Volvo	115
DAF	114
SCANIA	106
Mercedes-Benz	80
Iveco	33
Renault	31
Ford	11
MACK	3
KOGEL	2
FAUN	2
Autres - Anderen	12
Total - Totaal	640

Immatriculations Trucks 3,5t - 16t février 2023**Inschrijvingen Trucks 3,5t - 16t februari 2023**

New	759
2. 3.5-16t	94
VRACHTWAGEN	84
TAKELWAGEN	8
KRAANAUTO	1
TREKKER	1
3. >=16t	665
TREKKER	462
VRACHTWAGEN	191
TRAGE VRACHTWAGEN	7
KRAANAUTO	3
BRANDWEERWAGEN	2
Occasion	847
2. 3.5-16t	240
VRACHTWAGEN	206
TAKELWAGEN	24
TREKKER	6
KAMPEERAUTO	4
3. >=16t	607
TREKKER	318
VRACHTWAGEN	276
KRAANAUTO	7
KERMIS	4
KAMPEERAUTO	2
Total - Totaal	1606

Marques Trucks >=16t**Merken Trucks >=16t****New**

Volvo	149
Mercedes-Benz	123
DAF	115
SCANIA	86
Renault	60
MAN	52
Iveco	32
Ford	28
TERBERG	4
MOL	3
FIAT	3
Autres-Anderen	10
Total - Totaal	665

Marques Trucks 3,5t à 16t**Merken Trucks 3,5t tot 16t****New**

Mercedes-Benz	39
Iveco	18
Volvo	8
DAF	7
MAN	7
Renault	4
Ford	2
SCANIA	2
Dacia	2
Autres-anderen	5
Total - Totaal	94

Occasie

Mercedes-Benz	85
Iveco	33
MAN	29
Renault	24
DAF	19
Volvo	14
Volkswagen	10
Nissan	6
INTERNATIONAL	3
Ford	3
STEVENS	2
Autres-anderen	12
Total - Totaal	240

Occasie

MAN	128
Volvo	108
DAF	107
SCANIA	106
Mercedes-Benz	72
Iveco	32
Renault	26
Ford	11
FAUN	2
KOGEL	2
STOKOTA	1
Autres-anderen	11
Total général	607

Immatriculations européennes janvier 2023 (UE + pays EFTA)

En janvier 2023, les immatriculations de voitures de tourisme ont augmenté de 11,3% à 760.041 unités dans l'Union européenne, amorçant ainsi l'année sur une note positive. Cependant, cette croissance est largement attribuable à une base de comparaison inhabituellement faible en 2022, année qui a connu le volume le plus faible enregistré en janvier.

Au niveau national, la performance positive de la région s'est reflétée sur trois des quatre marchés-clés. L'Espagne (+51,4%) et l'Italie (+19,0%) ont enregistré les plus fortes hausses, suivies de la France qui affiche une plus modeste mais solide croissance (+8,8%). L'Allemagne constitue l'exception avec un déclin de 2,6% le mois dernier.

Types de carburant des voitures neuves

Au cours du premier mois de 2023, la croissance des immatriculations de voitures de tourisme à batterie électrique et hydrides s'est poursuivie dans l'U.E. et représente respectivement 9,5% et 26,0% du marché. Néanmoins, l'essence est restée le carburant le plus populaire des voitures nouvellement immatriculées dans l'U.E., et se taille 37,9 % de part de marché.

Voitures électriques

En janvier, les immatriculations de voitures à batterie électrique neuves (BEV) ont augmenté de 22,9% à 71.984 unités à travers l'U.E., soit une part de marché de 9,5% (contre 8,6% en janvier 2022). La plupart des marchés de la région ont contribué significativement à cette croissance, avec des gains à double et triple chiffre. Certes, il y avait bien quelques exceptions sur certains des plus grands marchés de l'U.E., à savoir l'Allemagne (-13,2%), la Suède (-18,5%) et l'Italie (-8,7%).

Les véhicules hybrides électriques (HEV) ont aussi entamé l'année en beauté. Leurs volumes ont augmenté de 22,1% à 197.982 unités, soutenus par des gains à double chiffre sur les quatre grands marchés de la région : l'Espagne (+59,3%), l'Italie (+24,7%), l'Allemagne (+19,0%) et la France (+12,5%). Ce qui donne une part de marché de 26,0%, soit une amélioration de 2,3 points de pourcentage comparé à janvier 2022.

Par ailleurs, dans l'U.E., les ventes de véhicules hybrides rechargeables (PHEV) ont reculé de 9,9% à 53.649 unités en janvier, les immatriculations ayant diminué de plus de la moitié en Allemagne (-53,2%), qui constituait jusqu'à l'an passé le plus grand marché en termes de volume pour ce type de voitures. En conséquence, la part de marché des PHEV a chuté de 8,7% en janvier 2022 à 7,1% cette année.

Voitures à essence et au diesel

Dans l'U.E., les immatriculations de voitures à essence neuves ont connu une embellie de 12,3%, contribuant à l'extension de leur part de marché de 37,9% (contre 37,6% en 2022). Tous les grands marchés de la région ont participé à cette croissance : l'Espagne (+59,4%), l'Italie (+15,5%), la France (+11,9%) et l'Allemagne (+3,5%).

En revanche, dans l'U.E., le marché du diesel demeure en proie à des turbulences – avec un déclin de 1,6% le mois dernier – malgré une progression significative des immatriculations italiennes (+21,4%) et espagnoles (+19,0%). Ce qui a résulté en un déclin de 2.0 points de pourcentage de part de marché, de 17,9% à 15,9%.

Marque	Janvier 23	Janvier 22	Evolution en %	Part de marché 23/22
VW	238.000	212.657	+ 11.9	26.1
STELLANTIS	156.553	156.807	- 0.2	17.2
RENAULT	94.889	76.524	+ 24.0	10.4
HYUNDAI	85.444	84.846	+ 0.7	9.4
TOYOTA	73.299	65.796	+ 11.4	8.0
BMW	55.448	62.173	-10.8	6.1
MERCEDES-BENZ	42.258	47.280	- 10.62	4.6
FORD	37.609	38.380	- 2.0	4.1
VOLVO	20.736	19.685	+ 5.3	2.3
NISSAN	19.343	15.950	+ 21.3	2.1
MAZDA	14.950	10.520	+ 42.1	1.6
SUZUKI	12.581	10.432	+ 20.6	1.4
JAGUAR LAND ROVER	9.729	7.629	+ 27.5	1.1
TESLA	9.469	844	+ 1,021.9	1.2
HONDA	4.690	5.467	-14.2	0.5
MITSUBISHI	2.496	3.747	- 33.4	0.3

Immatriculations véhicules neufs Février 2023

CATEGORIES	02/2023	02/2022	D %	Cumul 02/2023	Cumul 02/2022	D %
Voitures	39.883	32.201	-23,86	79.730	66.148	+20,53
Véhicules utilitaires légers (<= 3,5 tonnes)	5.369	4.869	+10,27	10.867	9.239	+17,62
Véhicules utilitaires lourds (> 3,5 - < 16 tonnes)	86	61	+40,98	168	138	+21,74
- porteurs	80	58	37,93	159	134	+18,66
- tracteurs routiers	6	3	+100	9	4	+125
Véhicules utilitaires lourds (>= 16 tonnes):	653	569	+14,76	1.423	1.202	+18,39
- porteurs	191	194	-1,55	418	409	+2,2
- tracteurs routiers	462	375	+23,2	1.005	793	+26,73
Semi-remorques	586	634	-7,57	1.195	1.406	-15,01
Remorques	674	730	-7,67%	1.355	1.533	-11,61%
Autobus/Autocars	23	78	-70,51%	53	108	-50,93%

Données : SPF Mobilité & Transports - DIV – Traitement : FEBIAC

**IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLES, TRYCYCLES ET QUADRICYCLES NEUFS
INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE MOTORRIJWIELEN, DRIEWIELERS EN VIERWIELERS**

FEVRIER 2023 FEBRUARI

MARQUES/MERKEN	FEVRIER 2023	%	FEVRIER 2022	%	EVOLT.% 2023/2022
BMW	323	16,93	273	15,39	18,32
HONDA	302	15,83	279	15,73	8,24
YAMAHA	198	10,38	221	12,46	- 10,41
KAWASAKI	145	7,60	135	7,61	7,41
KTM	107	5,61	95	5,36	12,63
DUCATI	79	4,14	44	2,48	79,55
PIAGGIO	78	4,09	87	4,90	- 10,34
TRIUMPH	73	3,83	93	5,24	- 21,51
HARLEY DAVIDSON	61	3,20	81	4,57	- 24,69
KYMCO	52	2,73	53	2,99	- 1,89
SYM	50	2,62	44	2,48	13,64
CF MOTO	43	2,25	39	2,20	10,26
HUSQVARNA	37	1,94	25	1,41	48,00
BENELLI	34	1,78	15	0,85	126,67
SUZUKI	32	1,68	25	1,41	28,00
ROYAL ENFIELD	28	1,47	22	1,24	27,27
MOTO GUZZI	24	1,26	15	0,85	60,00
APRILIA	23	1,21	18	1,01	27,78
INDIAN	18	0,94	6	0,34	200,00
BETA	15	0,79	15	0,85	-
BRP	13	0,68	10	0,56	30,00
BRIXTON	11	0,58	7	0,39	57,14
ZONTES	11	0,58	20	1,13	- 45,00
GAS GAS	10	0,52	7	0,39	42,86
MOTRON	9	0,47	13	0,73	- 30,77
SILENCE	9	0,47	1	0,06	800,00
ARCHIVE MOTORCYCLE	8	0,42	5	0,28	60,00
MAGPOWER	7	0,37	-	-	-
SHERCO	7	0,37	11	0,62	- 36,36
HYOSUNG	6	0,31	3	0,17	100,00
SEGWAY	6	0,31	2	0,11	200,00
NECO	5	0,26	2	0,11	150,00
ORCAL	5	0,26	6	0,34	- 16,67
PEUGEOT	5	0,26	4	0,23	25,00
ZERO MOTORCYCLE	5	0,26	6	0,34	- 16,67
FANTIC MOTOR	4	0,21	12	0,68	- 66,67
NEXT ELECTRICS	4	0,21	-	-	-
POLARIS	4	0,21	3	0,17	33,33
BULLIT	3	0,16	7	0,39	- 57,14
BLUROC	5	0,26	5	0,28	-
ANDERE/AUTRES	49	2,57	65	3,66	- 24,62
TOT.	1.908		1.774		7,55

**IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLES, TRYCYCLES ET QUADRICYCLES NEUFS
INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE MOTORRIJWIELEN, DRIEWIELERS EN VIERWIELERS**

TOT 2 MOIS / MAANDEN 2023

MARQUES/MERKEN	2 M 2023	%	2 M 2022	%	EVOLT.% 2023/2022
BMW	625	18,09	522	15,92	19,73
HONDA	563	16,30	510	15,55	10,39
YAMAHA	318	9,20	355	10,83	- 10,42
KAWASAKI	247	7,15	238	7,26	3,78
KTM	186	5,38	184	5,61	1,09
PIAGGIO	157	4,54	165	5,03	- 4,85
TRIUMPH	150	4,34	150	4,57	-
HARLEY DAVIDSON	120	3,47	168	5,12	- 28,57
DUCATI	115	3,33	98	2,99	17,35
KYMCO	89	2,58	101	3,08	- 11,88
CF MOTO	86	2,49	87	2,65	- 1,15
SYM	85	2,46	87	2,65	- 2,30
HUSQVARNA	60	1,74	52	1,59	15,38
SUZUKI	60	1,74	40	1,22	50,00
ROYAL ENFIELD	56	1,62	51	1,56	9,80
BENELLI	50	1,45	26	0,79	92,31
MOTO GUZZI	50	1,45	31	0,95	61,29
APRILIA	42	1,22	32	0,98	31,25
BETA	33	0,96	28	0,85	17,86
BRP	29	0,84	19	0,58	52,63
INDIAN	26	0,75	14	0,43	85,71
ZONTES	22	0,64	27	0,82	- 18,52
GAS GAS	19	0,55	17	0,52	11,76
BRIXTON	15	0,43	15	0,46	-
HYOSUNG	13	0,38	6	0,18	116,67
MOTO MORINI	13	0,38	-	-	-
MOTRON	13	0,38	19	0,58	- 31,58
MV AUGUSTA	11	0,32	10	0,30	10,00
SHERCO	11	0,32	15	0,46	- 26,67
FANTIC MOTOR	10	0,29	16	0,49	- 37,50
PEUGEOT	10	0,29	6	0,18	66,67
ARCHIVE MOTOCYCLES	9	0,26	14	0,43	- 35,71
SILENCE	9	0,26	4	0,12	125,00
MAGPOWER	8	0,23	1	0,03	700,00
POLARIS	8	0,23	9	0,27	- 11,11
SEGWAY	8	0,23	5	0,15	60,00
ZERO MOTOCYCLES	8	0,23	7	0,21	14,29
JTC	6	0,17	-	-	-
VENT	6	0,17	3	0,09	100,00
BLUROC	5	0,14	-	-	-
ERIDER	5	0,14	6	0,18	- 16,67
MASH	5	0,14	7	0,21	- 28,57
MONDIAL	5	0,14	5	0,15	-
NECO	5	0,14	5	0,15	-
ORCAL	5	0,14	10	0,30	- 50,00
SUPER SOCO	5	0,14	8	0,24	- 37,50
ANDERE/AUTRES	74	2,14	106	3,23	- 30,19
TOT.	3.455		3.279		5,37