

# L'écologisation des voitures de société se concentre unilatéralement sur les voitures 100% électriques

Bruxelles | 20 avril 2021

*Aujourd'hui, le ministre des finances, M. Van Peteghem, a dévoilé les plans d'écologisation des voitures de société, qui avaient déjà été largement intégrés dans l'accord fédéral de coalition.*

Les principales caractéristiques du projet de loi sont les suivantes :

- Pour les véhicules achetés ou commandés, ou pour lesquels un contrat de location est signé à partir du 1/9/2021, seules les émissions de CO2 WLTP peuvent être utilisées dans les formules fiscales.
- Les entreprises qui installent des bornes de recharge accessibles au public ou les particuliers qui installent une borne de recharge à domicile bénéficient d'une incitation fiscale limitée.
- Le budget de mobilité a été légèrement ajusté. Le premier pilier de ce budget permettra l'utilisation d'un véhicule dont les émissions maximales sont de 120 g de CO2/km (WLTP), afin de compenser les valeurs moins favorables du WLTP par rapport au NEDC.
- Pour les nouveaux véhicules hybrides rechargeables achetés à partir du 01/01/23, une déduction maximale de 50% pour la consommation d'essence et de diesel sera encore appliquée.

- À partir de 2023, les camions à zéro émission auront la possibilité de bénéficier d'une déduction sur investissement supplémentaire. En compensation, l'exonération de l'accise sur le diesel professionnel sera
- À partir de l'exercice d'imposition 2026 (revenus 2025), pour les véhicules achetés neufs au 01/01/23, la déduction fiscale sera progressivement supprimée, pour s'annuler en 2028.
- Les voitures particulières neuves achetées à partir du 01/01/26 et dont les émissions ne sont pas nulles ne seront plus déductibles d'impôts. Les camionnettes et les motos qui émettent du CO2 seront toujours déductibles à hauteur de 50%.

Mobia, la fédération regroupant Febiac, Traxio et Renta, se félicite du fait que la sécurité juridique soit assurée et que l'ONSS et l'avantage en nature (à l'exception d'un impact limité du passage au WLTP CO2) ne soient pas affectés. En outre, la présente proposition n'aura aucune incidence financière négative pour les véhicules en circulation aujourd'hui.

Bien que notre secteur soit prêt pour cette transition, nous trouvons incompréhensible que le gouvernement pénalise fiscalement les hybrides rechargeables ou les véhicules équipés d'autres technologies propres.

Michel Martens (Febiac): "Le secteur automobile investit dans la transition énergétique, mais nous nous demandons si tous les conducteurs de voitures de société et le gouvernement lui-même seront prêts. De nombreux points d'interrogation subsistent autour des énergies vertes, des réseaux électriques, du déploiement des infrastructures de recharge, des tarifs de recharge publics, de la facture énergétique, etc. Il est prématuré de mettre tous ses œufs dans le panier de la voiture entièrement électrique ; la porte doit au moins rester ouverte aux hybrides rechargeables économiques."

Un plan coordonné avec les 3 régions sur le développement de l'infrastructure de recharge est nécessaire de toute urgence.

Frank Van Gool (Renta) souligne la complexité fiscale supplémentaire. "Pour les véhicules achetés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les règles actuelles continueront à s'appliquer après 2026, à condition que la valeur CO2 WLTP soit appliquée aux commandes passées après le 1<sup>er</sup> septembre 2021. Mais à partir de ce moment-là, les entrepreneurs devront presque emmener leur comptable dans les showrooms automobiles pour y voir clair. Le régime transitoire est trop compliqué. Il n'est pas non plus "interdit" d'acheter une voiture de fonction non électrique à partir de 2026. Les véhicules neufs qui émettent encore du CO2 deviendront entre 10 et 25 % plus chers par rapport au régime fiscal actuel. Nous ne pouvons pas encore répondre à la question de savoir si cela sera plus cher pour tout le monde et dans toutes les situations qu'un véhicule entièrement électrique, car nous ne connaissons pas tous les paramètres qui s'appliqueront en 2026. Nous devons donc faire beaucoup de calculs."

Patrick Piret (Traxio) ajoute : "Les camionnettes ne sont pas non plus épargnées, la déductibilité des véhicules neufs émettant du CO2 tombe à 50% à partir de 2026 et ce, alors que nous n'avons pas encore une vision claire de l'offre de ce type de véhicules à cette échéance. Les subventions prévues pour les bornes de recharge sont également insuffisantes à notre avis et soumises à trop de conditions. Par exemple, les particuliers devront acheter de l'électricité verte s'ils voudront profiter de la déduction fiscale tandis que les entreprises devront laisser leurs parkings accessibles à quiconque voudra recharger son véhicule.

Les ajustements apportés au budget de mobilité sont les bienvenus, mais nous pensons qu'un débat plus approfondi est nécessaire pour faire de cette législation un succès. En particulier, l'intégration dans le cadre plus large des plans cafétéria doit être étudiée.

Plus d'informations sur [www.mobia.be](http://www.mobia.be)

*Depuis le 14 février 2021, les fédérations de mobilité Febiac, Renta et Traxio travaillent ensemble sous le nom de "Mobia". Les trois partenaires représentent 10 000 entreprises, 160 000 employés et 2,6 % du PIB belge.*