



Fleet Corner: Nieuwe autofiscaliteit zorgt voor een recordopkomst

 zondag 26 februari 2012 15:30 | 



Fleet Corner: Nieuwe autofiscaliteit zorgt voor een recordopkomst

De Fleet Corner van 31 januari heeft alle records gebroken met een nooit eerder geziene opkomst. Er werden meer dan 240 aanwezigen geteld. Die grote belangstelling had alles te maken met het thema van de avond: de nieuwe fiscaliteit voor bedrijfswagens. Belangrijkste sprekers waren Bart Vanham, specialist in autofiscaliteit en fleet, en volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen.

Meer dan je denkt

La fiscalité automobile est un sujet brûlant et ceci n'a rien d'étonnant. Sur ce plan, des modifications fondamentales sont intervenues. De plus, ces modifications ont encore été adaptées au dernier moment avec toutes sortes de corrections, rendant la matière plus complexe que jamais et prêtant pour le moins à confusion.

La fiscalité automobile ne peut être réduite à une seule formule miracle. Les conséquences se font sentir tant au niveau de ce qui est important pour l'employeur que pour l'employé. Pour les indépendants, la fiscalité automobile est tout aussi essentielle et il n'est plus évident d'immatriculer via une société propre.

La fiscalité automobile est une notion large et s'étend sur différentes méthodes d'imposition. Petit relevé : la taxe de circulation annuelle, la TMC (taxe de mise en circulation), la déductibilité fiscale, la TVA et le désormais célèbre 'Avantage de toute nature' ou ATN.

Ce qui ne change pas

La fiscalité automobile ne change pas totalement. La taxe de circulation annuelle par exemple dépend toujours des ch fiscaux. Ces ch fiscaux sont fixés sur base de la cylindrée du moteur. Notons, et ce n'est pas négligeable, que la taxe de circulation est plus élevée pour des voitures équipées d'une installation LPG. Pour les voitures de 7 ch et moins, 89,16 € supplémentaires sont comptés. De 8 à 13 ch, le surcoût est de 146,68 € et dans le cas de voitures de 14 ch et plus, ce montant est de 208,20 €.

Autre aspect de la fiscalité automobile qui ne change pas : la déductibilité fiscale pour les sociétés. Celle-ci est exclusivement déterminée sur base des émissions de CO2 officielles telles qu'indiquées sur la carte d'immatriculation de la voiture. Il s'agit donc d'une mesure d'inspiration 'verte'. Si la voiture affiche une émission de 0 g de CO2/km, et ce n'est le cas que pour les véhicules 100 % électriques, la déductibilité

atteint même 120 %. Qu'il s'agisse d'une voiture au diesel ou à essence, ce pourcentage baisse à 100 % avec une émission de CO₂ de 1 à 60 g/km, à 90 % avec une émission de 61 à 105 g/km et à 80 % entre 106 et 115 g/km. Si les émissions sont encore plus élevées, une distinction est alors opérée entre les véhicules au diesel et ceux à l'essence. La déductibilité fiscale baisse alors à 75 % (essence de 126 à 155 g/km ; diesel de 116 à 145 g/km), à 70 % (essence de 156 à 180 g/km ; diesel de 146 à 170 g/km), à 60 % (essence de 181 à 205 g/km ; diesel de 171 à 195 g/km) et à 50 % (essence au-delà de 205 g/km ; diesel au-delà de 195 g/km).

TMC

Bruxelles et la Wallonie mais aussi - et ce n'est pas négligeable - les sociétés de leasing (où qu'elles soient établies) continuent à appliquer les anciens tarifs TMC. Les tableaux simples tels que ceux qui sont connus depuis des années déjà valent donc pour ces 2 régions et pour les sociétés de leasing. Ce sont là la puissance réelle de la voiture (exprimée en ch) et la puissance fiscale (qui dépend de la cylindrée) qui sont déterminantes. Les Flandres par contre ont imaginé une formule propre pour établir le tarif TMC. Le nouveau tarif TMC devait entrer en vigueur le 1er janvier 2012 mais son introduction a été repoussée au 1er mars 2012. Un certain nombre d'adaptations subtiles sont d'ailleurs encore prévues.

Le nouveau tarif TMC flamand vaudra pour toutes les personnes et sociétés - à l'exception des sociétés de leasing - établies en Flandre. Prenons un exemple. Pour une société à Anvers qui achète elle-même ses voitures, le nouveau tarif TMC sera d'application. Mais supposez que la même société d'Anvers décide de leaser ses véhicules, alors dans ce cas, c'est l'ancien tarif TMC qui vaut. Cette exception pour les sociétés de leasing vient du fait que l'on souhaite éviter toute concurrence déloyale entre elles. La plupart de ces sociétés de leasing sont établies dans la région bruxelloise mais pas pour autant dans la région Bruxelles-Capitale. Une société de leasing de Vilvorde subirait ainsi une concurrence déloyale par rapport à une entreprise établie à Bruxelles même. C'est ce que l'on voulait éviter.

Le nouveau tarif TMC flamand veut favoriser l'achat de véhicules moins polluants. Du moins, tel est le principe. Pour calculer le tarif, on ne tient donc plus compte de la puissance du moteur ou de la cylindrée (puissance fiscale). De nouveaux critères seront appliqués. C'est ainsi que l'on va tenir compte des émissions de CO₂, de la norme Euro, de l'âge du véhicule, de la présence ou non d'un filtre à particules et du type de carburant. Une distinction est opérée au niveau du carburant entre l'essence, le diesel, le gaz naturel (CNG), le LPG, l'électricité, le bioéthanol et l'hydrogène. La conséquence de la prise en compte d'autant de facteurs réside dans le fait que la formule de calcul de la TMC flamande est particulièrement complexe. Une module de calcul est disponible sur le site 'belastingen.vlaanderen.be' ou www.auto-i.be, mais ce module n'est pas actif pour l'instant car des adaptations au niveau du calcul sont encore en préparation ! Des critiques ont notamment été émises sur le fait que les véhicules au diesel seraient avantagés et les petites voitures à essence désavantagées.

Ce qui est déjà établi, c'est une méthode de calcul adaptée pour les véhicules d'occasion. Il s'agit d'une réglementation de transition répartie sur 2 ans. Au cours de la première année (2012), la nouvelle méthode de calcul sera utilisée à 33 % contre 67 % pour l'ancienne. Au cours de la 2e année (2013), 67 % se dérouleront selon le nouveau calcul et 33 % selon l'ancien. Dès 2014, la TMC sera complètement calculée de la nouvelle manière. Bonne nouvelle pour ceux qui n'ont jamais été des as du calcul et qui n'ont pas l'ambition de le devenir : une fois que les modules de calcul seront à nouveau actifs sur les sites précités, il suffira d'encoder la nature du carburant, la norme euro, l'émission de CO₂ et la date d'immatriculation.

Dès que le nouveau tarif TMC flamand sera appliqué, peu importera que des voitures soient 'tunées' fiscalement avec par exemple une puissance de 170 ch ramenée à 163. Ceci ne concerne donc pas les véhicules immatriculés en Bruxelles, en Wallonie et par les sociétés de leasing.

‘Avantage de toute nature’

C'est surtout le mode de calcul nouveau et totalement modifié de l'Avantage de Toute Nature ou ATN qui est à la base d'un grand nombre de questions et de pas mal d'irritation. Il est important que la nouvelle règle ATN, telle qu'elle s'applique depuis le 1er janvier 2012, ait des effets non seulement pour l'employé mais aussi pour l'employeur.

Examinons tout d'abord l'impact pour l'employé. Jusqu'à fin 2011, on tenait compte pour l'ATN des émissions de CO₂, du type de carburant (essence ou diesel) et de la distance entre le domicile et la société. Depuis le 1er janvier 2012, on tient compte de la nature du carburant, des émissions de CO₂ et – ce qui n'est pas rien – de la valeur catalogue. C'est surtout ce dernier point qui suscite un questionnement mais aussi de la frustration, notamment chez ceux qui roulent avec des voitures chères.

La valeur catalogue est le montant tel que calculé pour un particulier, options et TVA comprises. Les réductions éventuelles ne sont pas prises en considération pour réduire la valeur catalogue. Pour les véhicules d'occasion et plus anciens, la valeur catalogue originelle baisse à raison de 6 % par an. Cette baisse ne correspond absolument pas à la diminution de valeur réelle d'un véhicule et ne reflète certainement pas la valeur de marché réelle d'une voiture.

Par 'an', il ne faut pas comprendre ici l'année calendrier mais le temps commence à courir dès la toute première date d'immatriculation du véhicule. Cette diminution de valeur peut atteindre 30 % maximum. En d'autres termes, dès le moment où la voiture dépasse les 5 ans, elle n'est plus dépréciée. L'ATN ne peut jamais être inférieur à 1.200 €/an.

Quid du calcul final de l'ATN ? Reprenons nos employés. La formule qui les concerne est la suivante : $ATN = 6/7 \times (\text{valeur catalogue y compris les options et la TVA, sans tenir compte des réductions ou baisses de prix éventuelles}) \times \text{le coefficient CO}_2 \text{ (à augmenter ou à réduire en fonction des émissions de CO}_2\text{)} \times \text{correction de l'âge}$. Cette formule comporte donc 3 variables. Il s'agit tout d'abord de la valeur catalogue déjà évoquée et de la correction de l'âge. Le coefficient CO₂ est important. Il est de 5,5 % pour une voiture à essence avec une émission de CO₂ de 115 g/km et pour une voiture au diesel avec une émission de CO₂ de 95 g/km. Par g CO₂/km en plus, le coefficient CO₂ est augmenté de 0,1 %. Par g CO₂/km en moins, le coefficient CO₂ baisse de 0,1 %.

Pour illustrer le calcul de l'ATN pour l'employé, prenons une voiture à essence avec une émission de CO₂ de 115 g/km et une valeur catalogue de 30.000 €. La formule est alors : $6/7 \times 30.000 \text{ (valeur catalogue)} \times 5,5 \% \text{ (base coefficient CO}_2\text{)} = 1.414,28 \text{ €}$.

Prenons à nouveau une voiture à essence d'une valeur catalogue de 30.000 € mais cette fois avec une émission de CO₂ de 120 g/km, la formule est alors : $6/7 \times 30.000 \text{ (valeur catalogue)} \times 6,0 \% \text{ (base coefficient CO}_2\text{ plus } 0,5 \% \text{)} = 1.542,85 \text{ €}$.

Dans le dernier calcul, le coefficient CO₂ a été augmenté de 0,5 % car les émissions de CO₂ sont 5 g/km plus élevées. Le pourcentage ainsi obtenu est au minimum de 4 % et au maximum de 18 %. Il est bon de savoir que ce coefficient CO₂ de base, qui atteint aujourd'hui 5,5 %, est adapté chaque année par AR. Les émissions de CO₂ moyennes des nouvelles voitures seront ici prises en compte. L'ATN qui est calculé avec la formule citée précédemment doit être ajouté au revenu imposable du bénéficiaire. Ce bénéficiaire est l'employé mais peut aussi être l'indépendant qui travaille avec sa propre société qui possède ou lease la voiture.

L'ATN a également des conséquences pour l'employeur ou la société d'un indépendant. Pour cet employeur ou cette société, l'ATN est calculé comme suit : $1/7 \times (\text{valeur catalogue y compris les options et la TVA, sans tenir compte d'aucune réduction ou baisse de prix}) \times \text{le coefficient CO}_2 \text{ (à augmenter ou à baisser en fonction des émissions de CO}_2\text{)} \times \text{la correction de l'âge}$. Le montant obtenu de cette manière tombe dans les dépenses non admises sans qu'aucune perte reportée ne puisse être prise en compte. Cela signifie donc que les sociétés déficitaires aussi paieront effectivement des taxes là-dessus.

L'ATN a également une conséquence à plus long terme. Après 3 ans – nous sommes ici en 2015 – les contributions sociales à payer seront adaptées et calculées sur le salaire complété par l'ATN de l'employé.

Points noirs et conséquences

A première vue, il semblerait qu'il n'y ait que des perdants avec l'introduction du nouveau calcul de l'ATN, mais ce n'est absolument pas le cas. Les vainqueurs doivent surtout être cherchés dans la catégorie des utilisateurs qui auparavant (dans la vieille réglementation) se voyaient imposer une utilisation privée forfaitaire de 7.500 km. Concrètement, il s'agit des utilisateurs dont la distance entre le domicile et le lieu de travail dépasse 25 km. Dans l'ancienne réglementation, l'ATN de l'utilisateur d'une BMW 116d par exemple, reviendrait à 2.094,75 €. Avec la nouvelle réglementation, l'ATN sera de 1.547,66 €. Cette évolution favorable devient défavorable à mesure que le prix de la voiture et/ou l'émission de CO2 augmente. L'utilisateur d'une BMW 740d (ancienne réglementation 7500 km) par exemple avait un ATN de 3.325,87 €. Aujourd'hui, il atteindra pas moins de 10.877,14 €.

Les pouvoirs publics entendent engranger 200 millions € par an en plus et il est clair que les utilisateurs de voitures de luxe et de SUV chers sont ici dans le collimateur. Pour un indépendant qui avait choisi il y a 3 ans par exemple, par le biais de sa société, un modèle premium bien équipé, c'est particulièrement pénible car ceci a une influence énorme et presque directe sur ses revenus imposables. Seul facteur 'adouçissant' : les 6 % de baisse de valeur par an. Mais ce pourcentage est irréaliste et ne correspond absolument pas à la diminution de valeur de marché d'une voiture. Pour ce groupe d'utilisateurs, il peut être payant d'acheter la voiture en tant que personne privée et de demander à la société de payer une indemnité kilométrique. Cela signifie que, par exemple, tous les coûts d'entretien et tous les coûts fixes (assurance, taxe de circulation, etc.) ne sont plus portés par la société.

Il est clair que le nouveau calcul ATN va laisser des traces. Il y a 2 manières de faire baisser l'ATN : en choisissant une voiture avec une valeur catalogue plus basse et/ou une émission de CO2 moindre. Celui qui ne jure que par une marque premium optera désormais pour un BMW 3 plutôt qu'une BMW 5 en raison de la valeur catalogue et des émissions de CO2 plus basses. Celui qui choisit une BMW 3 au lieu d'une BMW 5 pourra bénéficier d'options supplémentaires pour le même prix ou un prix inférieur. Autre possibilité : davantage de modèles premium seront commandés avec un nombre limité d'options. Une troisième évolution possible consiste à passer à une marque non-premium moins prestigieuse, moins chère (mais avec un nombre important d'options) et peut-être aussi avec une émission de CO2 limitée. Dans le cas de voitures chères, l'effet de la valeur catalogue peut aussi être limité en optant délibérément pour une voiture dite 'éco' avec une émission de CO2 réduite. Une émission de CO2 réduite signifie aussi une consommation moindre et peut limiter le TCO non seulement par le biais d'un ATN plus avantageux mais aussi via des coûts de carburant plus bas.

Quelle que soit la manière dont on aborde les choses, la tendance est au downsizing. Bart Vanham parle plutôt de 'rightsizing', notion selon laquelle la voiture est choisie en fonction de sa fiscalité, de son TCO et de son utilisation. Autre conséquence : la charge administrative pour les employeurs, sociétés de leasing et secrétariats sociaux va augmenter. Pour les importateurs automobiles et leurs concessionnaires, il y aura également du pain sur la planche pour expliquer à leurs clients potentiels les méandres de la nouvelle fiscalité.

| 10/02/2012 | Tony De Mesel

