

SPECIAL FLEET & LEASING

TOUT SAVOIR SUR LES VOITURES
DE SOCIÉTÉ EN BELGIQUE



- ▶ **FISCALITÉ ET
LÉGISLATION 2024-2025**
État des lieux
- ▶ **GESTION DES COÛTS**
Le report de l'électrique a un prix
- ▶ **VALEUR RÉSIDUELLE DES
VÉHICULES ÉLECTRIQUES**
Le plancher n'est pas
encore atteint
- ▶ **L'ORIGINE DE NOS
VÉHICULES D'ENTREPRISE**
À la recherche des racines
- ▶ **POLITIQUE AUTOMOBILE**
Beaucoup est possible, mais tout
n'est pas permis
- ▶ **MOTOS DE SOCIÉTÉ**
Pas évident, mais avantageux

Le Moniteur
AUTOMOBILE.be

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

Supplément gratuit au Moniteur Automobile 1819 du 30/10/2024.

L'INNOVATION POUR TOUS TAKE A LEAP.



Découvrez le nouveau Leapmotor C10
à partir de **34.900 €*** TVAC



Profitez jusqu'à fin novembre d'une remise de
lancement à l'achat de votre nouveau Leapmotor

Info environnementale (AR 19/03/2004): leapmotor.com/be_fr **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

⚡ 19,8 KWH/100KM · 🌿 0 G/KM · AUTONOMIE JUSQU'À 424 KM (WLTP)

Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ indiquées et les données d'autonomie fournies sont conformes à la procédure World Harmonized Light Vehicle Test (WLTP), selon les normes R (EC) N° 715/2007, R (EU) N° 2017/1153 et R (EU) N° 2017/1151.

*Bonus de lancement de 1.500 € sur le SUV C10 Style déduit. Action de lancement valable sur toutes les commandes placées en Belgique avant le 1/12/24 et immatriculées au plus tard le 31/12/2024. À partir de janvier 2024, lors de l'achat d'un nouveau véhicule, vous paierez une contribution gouvernementale de 10 € hors TVA pour assurer le recyclage futur de votre véhicule. Ce montant sera donc ajouté à votre facture d'achat. L'utilisation quotidienne peut varier et dépend de différents facteurs. En particulier : style de conduite personnel, caractéristiques de l'itinéraire, température extérieure, chauffage/climatisation et préclimatisation. E.R/V.U: Tianshu Xin - Leapmotor International Business S.p.A. - Via Piava 86 - 10135 Torino Italy - 13244310150 - IBAN: GB20CIT118500815310334.



LEAPMOTOR

A LEAP FORWARD

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

ÉDITO

LA VAGUE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EST-ELLE (DÉJÀ) PASSÉE?

Stellantis, BMW Group, VW Group, Mercedes-Benz, Volvo Cars, et bien d'autres: tous ont envoyé des avertissements sur les bénéfices ces derniers mois. Ils ont massivement investi dans les voitures électriques, mais... le marché ne suit pas. Ou du moins, pas dans la mesure prévue. La concurrence chinoise est également citée comme une explication des faibles chiffres de vente. Conséquence: les constructeurs occidentaux doivent accorder des remises plus importantes sur leurs voitures pour tenter de les écouler. Cela influence négativement leurs marges, mais... c'est une bonne nouvelle pour les consommateurs et les entreprises. Il y a quelques années, il n'y avait pas de remises «fleet» sur les modèles électriques de nombreuses marques. Aujourd'hui, les mêmes pourcentages de réduction s'appliquent aux véhicules électriques qu'aux Diesel et aux essence. Il y a même des primes de stock – ce qui aurait été impensable il y a deux ans. Le revers de la médaille étant que ces réductions s'accompagnent de valeurs résiduelles elles aussi révisées à la baisse. Les sociétés de leasing sont du coup en difficulté car elles subissent souvent des pertes à la revente des voitures électriques en fin de contrat. Il existe donc un écart entre l'offre et la demande. Cependant, les analystes pensent que cet écart se comblera dans les années à venir. Quoi qu'il en soit, la transition vers la conduite électrique est lancée par les entreprises: huit voitures de leasing sur dix commandées en Belgique sont aujourd'hui électriques. Qu'en est-il du TCO (coût total de possession), de la législation au sens large, de l'impact sur les politiques automobiles, et des alternatives comme la moto? Vous le découvrirez dans ce numéro spécial de Fleet & Leasing.

Dieter Quartier

SOMMAIRE

FISCALITÉ ET LÉGISLATION 2024-2025

6 État des lieux

GESTION DES COÛTS

14 Le report de l'électrique à un prix

VALEUR RÉSIDUELLE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

20 Le plancher n'est pas encore atteint

L'ORIGINE DE NOS VÉHICULES D'ENTREPRISE

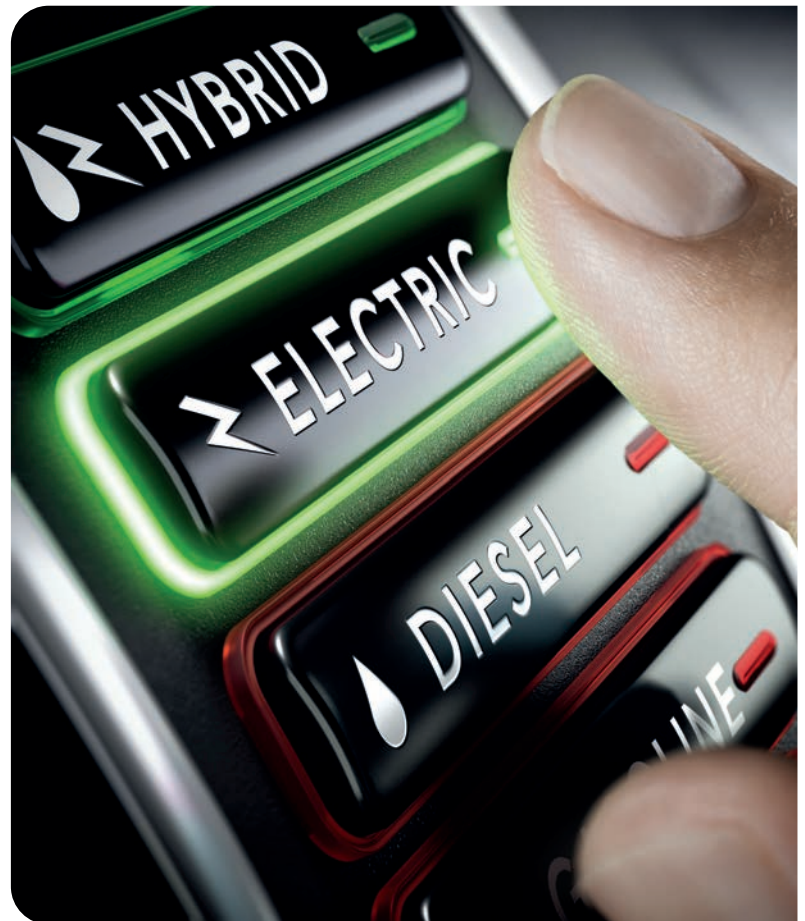
24 À la recherche des racines

POLITIQUE AUTOMOBILE

26 Beaucoup est possible, mais tout n'est pas permis

MOTOS DE SOCIÉTÉ

28 Pas évident, mais avantageux



Spécial Fleet & Leasing

une édition de Produpress SA,
Avenue de l'Humanité 292, 1190 Bruxelles

Éditeur responsable

Bill Stockman

Direction générale

Bill Stockman

Rédaction en chef

Xavier Daffe

Secrétariat de rédaction

Xavier Daffe, Dieter Quartier

Coordination

Words In Gear, avec Xavier Daffe

Collaborateurs

Arno Jaspers,

Dieter Quartier

Photos

Shutterstock, constructeurs

Lay-out

Bert Baekelandt

Directeur commercial

Marc Hootelé

Régie publicitaire

Avenue de l'Humanité 292

1190 Bruxelles

Sales Managers

Frank De Brauer

(fdebrauer@produpress.be)

Frédéric De Coopman

(fdecoopman@produpress.be)

Comptabilité

Auriane Van Steenwinckel

avansteenwinckel@produpress.be



RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIC

made in Europe
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
openR link avec Google intégré⁽²⁾
200 combinaisons de personnalisation
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽³⁾
100% déductible fiscalement

plus d'infos



Une offre financière est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA NV



0 gr CO₂/km · 14,9 - 15,5 kwh/100 km (wltp)

contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) selon wltp (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC (3) selon la version. annonceur : Renault Belgique-Luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 6626 2196, info@renault.be, informations environnementales [A.R. 19.03.2004] sur www.renault.be  DIAMONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Prodigress SA/NV

renault.be



ÉTAT DES LIEUX

Au cours des derniers mois, de nombreux changements ont eu lieu dans le cadre législatif et fiscal concernant les voitures de société et les infrastructures de recharge. Voici un aperçu en dix points. **Texte: Dieter Quartier/X.D.**

1 PLUS D'AVANTAGE FISCAL POUR LA BORNE DE RECHARGE À DOMICILE

Afin d'encourager les particuliers à installer une borne de recharge à domicile, le gouvernement fédéral avait prévu un avantage fiscal de 30% initialement, puis de 15% depuis le 1er janvier 2024. Cette mesure a pris fin le 31 août 2024. Il n'est donc plus possible de soumettre des demandes. Il semble peu probable que le prochain gouvernement fédéral débloque des fonds pour de nouvelles subventions. Le nombre de demandes déposées jusqu'à présent n'est pas encore connu.

2 LA PRIME FLAMANDE POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES BIENTÔT SUPPRIMÉE

Début 2024, le gouvernement flamand a approuvé une prime pour l'achat de voitures électriques, de camionnettes et de microcars. Les particuliers et les associations sans but lucratif (ASBL) peuvent depuis février demander une subvention de 5.000 € pour un véhicule neuf et de 3.000 € pour un véhicule d'occasion. Les indépendants et professions libérales sans société peuvent aussi en bénéficier. Cependant, cette prime prendra fin au plus tard le 31 décembre 2024, lorsque le guichet électronique sera fermé.



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.



La nouvelle directive EPBD stipule que tous les bâtiments existants disposant de plus de vingt places de parking doivent être équipés d'au moins deux bornes de recharge.

Sur les bornes de recharge rapide, le prix doit désormais être affiché à l'écran, tandis que sur les bornes ordinaires, un code QR doit au moins être apposé.



Les entreprises bruxelloises peuvent recevoir une prime pouvant aller jusqu'à 16 000 euros pour remplacer leur ancienne camionnette par une nouvelle électrique.

3 DIMINUTION DES DÉDUCTIONS FISCALES POUR LES BORNES SEMI-PUBLIQUES

Aujourd'hui, il existe près de 70.000 points de recharge publics dans le pays, dont la majorité sont de type semi-public, situés sur des terrains privés mais accessibles au public. Les entreprises qui investissaient dans de telles bornes pouvaient bénéficier d'une déduction fiscale de 150%, à condition que l'installation soit opérationnelle avant le 31 août 2024. Cette échéance est maintenant passée, et il n'est pas certain que de nouvelles incitations soient mises en place.

4 POINTS DE RECHARGE OBLIGATOIRES SUR LES PARKINGS D'ENTREPRISES

Même si les avantages fiscaux disparaissent, il existe encore des obligations légales pour installer des points de recharge. La nouvelle directive EPBD (Energy Performance of Buildings Directive), qui entrera en vigueur en 2025, stipule que tous les bâtiments existants disposant de plus de vingt places de parking devront être équipés d'au moins deux bornes de recharge pour véhicules électriques. Depuis mars 2021, les nouvelles constructions avec un parking de plus de dix places devaient déjà prévoir une borne pour quatre places.

5 AUGMENTATION DE L'ATN POUR L'ESSENCE ET LE DIESEL

Si vous pouvez utiliser votre voiture de société à titre privé, vous devez payer des impôts sur l'avantage en nature (ATN). Ce calcul est basé sur plusieurs critères, dont le type de carburant, les émissions de CO₂, la valeur catalogue et l'âge du véhicule. Chaque année, les émissions moyennes des véhicules diminuent avec l'augmentation du nombre de véhicules électriques. Cela signifie que ceux qui conduisent des véhicules à essence ou Diesel devront payer un ATN plus élevé chaque année.

6 CALCUL DU BUDGET MOBILITÉ FÉDÉRAL

De plus en plus d'employeurs offrent un budget mobilité en alternative à la voiture de société, permettant de financer des déplacements durables (vélo partagé, transport public, etc.) pour vous-même et votre famille. Le calcul du budget, auparavant flou, a été clarifié. Deux formules sont désormais possibles: soit les coûts réels de la voiture remise sont utilisés, soit des valeurs forfaitaires sont appliquées. Le budget calculé doit être compris entre 3.000 et 16.000 € par an et ne peut pas dépasser un cinquième de votre salaire. Ces minima et maxima sont indexés chaque année.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

LANCIA
ELEGANZA ITALIANA



NOUVELLE YPSILON

UN CHEF D'ŒUVRE
EN MOUVEMENT

0-5,8 L/100KM • 0-104 G CO₂/KM(WLTP) • 14.3 – 14.6 kWh



Donnons priorité à la sécurité

Informations environnementales [A.R. 19.03.04] : www.lancia.be. Contactez votre point de vente Lancia pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Plus d'information sur lancia.be. E.R.: Pierre Voineau - FCA Belgium SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 1 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tél: +32 800 55 333

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.
LANCIA.BE



7 TARIFICATION PLUS TRANSPARENTE DES BORNES PUBLIQUES

Combien coûte une recharge à un point de recharge public? Souvent, il est difficile de le savoir. Les bornes n'affichent pas toujours le prix et des frais supplémentaires peuvent être appliqués par le fournisseur de votre carte de recharge. De plus, des frais de démarrage ou des pénalités pour stationnement prolongé peuvent s'appliquer. La réglementation sur les infrastructures pour carburants alternatifs, entrée en vigueur le 13 avril 2024, vise à améliorer la transparence. Les bornes de recharge rapide doivent afficher le prix à l'écran, tandis que les bornes standards doivent avoir au moins un code QR menant à un site web avec les tarifs.

8 SUBVENTIONS POUR LES CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES À BRUXELLES

Si votre entreprise est basée dans la région de Bruxelles-Capitale et que votre véhicule de société ne sera bientôt plus autorisé dans la zone à faibles émissions, vous pouvez obtenir une prime pour l'achat d'une nouvelle camionnette électrique. Le taux de subvention varie de 5 à 40%, avec un plafond de 16.000 € par véhicule. Les entreprises exemplaires sur le plan environnemental ou social peuvent recevoir un soutien supplémentaire de 10%. Une subvention pour les infrastructures de recharge liées à ces véhicules est également disponible.

9 REMBOURSEMENT DE L'ÉLECTRICITÉ POUR LA RECHARGE À DOMICILE

Si vous possédez une voiture de société électrique ou hybride rechargeable, et que votre employeur rembourse vos frais de recharge à domicile, à quel tarif doit-il le faire? L'administration fiscale autorise uniquement le remboursement des coûts réels, mais ceux-ci sont difficiles à calculer pour ceux qui possèdent des panneaux solaires ou un contrat variable. Une nouvelle réglementation est en préparation. Une phase de transition permettra aux entreprises d'utiliser un tarif forfaitaire, en attendant qu'une circulaire du ministre compétent soit publiée.

10 DÉDUCTIBILITÉ FISCALE 2025: PLUS DE MINIMUM GARANTI

Le pourcentage de déductibilité fiscale des voitures de société est actuellement calculé selon cette formule: $120\% - (0,5\% \times \text{coefficient de carburant} \times \text{nombre de grammes de CO}_2 \text{ par kilomètre})$. Le coefficient pour le Diesel est de 1 et de 0,95 pour l'essence. Des taux forfaitaires s'appliquent aux véhicules avec des émissions de plus de 140 g/km, déductibles à 50%, tandis que ceux dépassant 200 g/km sont déductibles à 40%. À partir du 1er janvier 2025, ces forfaits disparaîtront. Par exemple, un Diesel émettant 180 g/km sera déductible à 30% l'année prochaine, et au-delà de 240 g/km, il ne sera plus du tout déductible. ●

L'employeur ne peut rembourser que les frais de recharge réels pour la voiture de société, mais cela est très difficile à calculer pour quelqu'un qui possède des panneaux solaires.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

Le nouveau Ford Explorer 100% électrique

Où l'emmèneriez-vous ?



Réservez un essai
dès aujourd'hui

Ford

**BRING ON
TOMORROW**

 **13,9-16,7 KWH/100 KM (CYCLE MIXTE) WLTP**

Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.fr.ford.be/environnement. Les véhicules Ford sont homologués selon la norme WLTP ("World Harmonised Light Vehicle Test Procedure"), qui permet de mesurer l'autonomie électrique/le rayon d'action du véhicule de manière standardisée dans un laboratoire d'essai. Les valeurs WLTP ne sont pas une représentation exacte à 100 % de l'autonomie. Les équipements en option, le style de conduite, les conditions de circulation ou certains facteurs environnementaux tels que la température extérieure peuvent affecter la consommation et l'autonomie. Par conséquent, la consommation ainsi que l'autonomie réelle du véhicule (en particulier la distance que vous pouvez parcourir entre deux recharges) peuvent différer (parfois de manière significative) des valeurs WLTP. Le distributeur vendeur et Ford déclinent toute responsabilité à cet égard. En outre, l'introduction du test WLTP a des conséquences sur la taxation de l'achat et de l'utilisation du véhicule. Annonceur : Ford Motor Company (Belgium) SA, Avenue du Hunderenveld 10, 1082 Bruxelles, TVA BE0404.955.204, RPM Bruxelles - Banque : Fortis 220-0040000-72 - Tel. 02/482 20 00 - custfobe@ford.com. Contactez votre distributeur Ford ou visitez notre site web www.fr.ford.be pour en savoir plus sur la fiscalité du véhicule, sa consommation, ses émissions de CO₂ ou son autonomie.  Donnons la priorité à la sécurité. ford.be le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

UNE FLOTTE 100 % ÉLECTRIQUE ET

LA NOUVELLE PEUGEOT E-408 VIENT RENFORCER ENCORE UNE OFFRE 100 % ÉLECTRIQUE DÉJÀ TRÈS VASTE CHEZ LE CONSTRUCTEUR FRANÇAIS, REJOIGNANT DANS LES SEMAINES À VENIR LES E-208, E-2008, E-308, E-308 SW AINSI QUE LES NOUVEAUX E-3008 ET E-5008, SANS OUBLIER LES E-RIFTER, E-TRAVELER ET LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES. N'EN JETEZ PLUS, LA GAMME EST COMPLÈTE !

L'un des objectifs majeurs de Peugeot est de devenir le leader européen sur le marché des véhicules électriques grand public. Et le constructeur français entend bien n'abandonner personne sur la voie de l'électrification. Pour y parvenir, la recette est simple : proposer une gamme complète, accessible au plus grand nombre, avec des modèles 100 % électriques dans tous les segments.

Au sein d'une flotte d'entreprise, il est parfois difficile d'opter pour des modèles électriques à tous les échelons. Faute d'une offre suffisante. Aujourd'hui, avec l'arrivée très prochaine de la nouvelle E-408 officiellement lancée début octobre, Peugeot est le constructeur offrant la gamme électrique la plus vaste du marché. Avec toujours la possibilité d'opter pour des motorisations hybrides ou thermiques classiques. Cette gamme électrique, et c'est un choix déterminé, se fonde visuellement dans le reste de l'offre.

700 KM POUR LE E-3008 LONG RANGE

Aujourd'hui, la nouvelle Peugeot E-3008, lancée en juin, est l'une des attractions des showrooms Peugeot. Dotée d'un moteur de 157 kW (210 ch) et d'une batterie de 73 kWh, la version 210 sera bientôt rejointe par la toute nouvelle variante 230 Long Range. Avec sa batterie de capacité supérieure (96,9 kWh) produite en France, le E-3008 Long Range voit ainsi son autonomie électrique WLTP de 527 km pour la version 210 atteindre carrément 700 kilomètres pour la variante 230 Long Range et son moteur de 170 kW (230 ch). Plus épaisse, cette batterie de grande capacité n'empiète pas davantage sur l'habitacle ou le coffre, dont le volume est totalement préservé.

Construit également en France, à Sochaux, le nouveau E-5008 peut d'ores et déjà être commandé. Offrant réellement 7 places grâce à un habitacle modulaire particulière-



100 % PEUGEOT ?

ment vaste, le grand SUV électrique de Peugeot bénéficiera aussi de cette batterie de 96,9 kWh, qui lui assurera une autonomie normalisée en cycle mixte pouvant atteindre 668 km. Mieux encore, l'évolution des technologies de batterie lui permet d'accepter une recharge à 160 kW et de récupérer 150 km d'autonomie en seulement 10 minutes sur une borne rapide. De quoi changer diamétralement la perception de l'expérience de la conduite électrique sur les longs trajets.

Dans le reste de la gamme 100 % électrique, Peugeot propose une petite citadine, la E-208, le SUV compact E-2008 qui en est dérivé – deux modèles proposés en deux motorisations (136 ch et 156 ch) –, mais aussi les E-308 et E-308 SW. Cette dernière est l'un des rares breaks électriques aujourd'hui disponibles sur le marché. Et ce type de carrosserie reste très prisé de nombreux clients, particulièrement les utilisateurs professionnels et les indépendants, qui apprécient les qualités pratiques de son espace de chargement.

NOUVELLE PEUGEOT E-408

Rejoignant la variante hybride rechargeable de 225 ch de l'originale Peugeot 408, la nouvelle Peugeot E-408 associe désormais une motorisation 100 % électrique à cette

silhouette de « coupé » tellement unique au sommet du segment C. Dotée également du désormais traditionnel i-Cockpit, cette nouvelle E-408 intègre comme toutes les Peugeot de dernière génération l'intelligence artificielle générative via ChatGPT.

Sur le plan technique, cette nouvelle Peugeot E-408 qui sera produite dans l'usine de Mulhouse repose sur la plateforme modulaire E-EMP2, qui permet d'accueillir la batterie de traction dans le soubassement, entre les roues, sans impacter donc l'espace intérieur ou le coffre. Cette batterie NMC d'une capacité nette de 58,2 kWh est associée à un moteur synchrone à aimants permanents délivrant 157 kW (210 ch). Durant le développement, l'accent a été mis sur l'efficacité, ce moteur ne consommant que 15,2 kWh/100 km, ce qui assure une autonomie WLTP de 453 km. Au volant, le conducteur peut utiliser les palettes afin de sélectionner l'un des trois niveaux de régénération électrique en phase de décélération.

Comme les autres modèles 100 % électriques de la marque, la nouvelle Peugeot E-408 s'accompagne du programme Allure Care qui couvre sur une durée allant jusqu'à 8 ans ou jusqu'à 160.000 kilomètres le moteur électrique, le chargeur, la transmission et les principaux composants électriques et mécaniques. Le programme d'entretien prévoit un passage au garage tous les 2 ans et 25.000 km seulement. Et, naturellement, pour la gestion de flotte, la plateforme Connect Fleet offre toujours des solutions adaptées à chaque entreprise. ■



2



3

1 > La nouvelle Peugeot E-408 séduit autant par son style que son efficacité avec cette motorisation électrique.

2 > Dans la nouvelle E-408 et E-5008, le conducteur d'une Peugeot retrouve directement l'ambiance habituelle, notamment grâce au i-Cockpit.

3 > La Peugeot E-5008 offre sept vraies places grâce à un habitacle particulièrement vaste et modulaire.

4 > Avec le E-5008 et son autonomie pouvant atteindre 668 km, voyager est également synonyme de sérénité.



4

LE RETARD DANS L'ÉLECTRIFICATION À UN PRIX

Certains entrepreneurs reportent la transition vers les véhicules électriques. Cependant, commander aujourd'hui encore une Diesel, une essence ou une hybride signifie que vous devrez supporter une charge fiscale de plus en plus élevée dans les années à venir. **Texte : Dieter Quartier/X.D.**



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

Le premier jour des vacances d'été de l'année dernière a marqué la fin d'une longue période de «stabilité fiscale» sur le marché des voitures de société. Jusqu'à ce moment-là en effet, les voitures de société conservaient leur déductibilité fiscale pour toute leur durée d'utilisation. Par exemple, si la déduction fiscale était de 65%, elle restait valable pendant cinq ans, soit la durée conventionnelle de location ou d'amortissement d'une voiture de société. Le 1er juillet 2023, cela a changé, du moins pour les voitures qui ne sont pas «zéro émission».

Les Diesel, essences, hybrides et hybrides rechargeables commandés après cette date (et avant le 31 décembre 2025) verront leur déductibilité fiscale maximale diminuer chaque année. Cela se fait par étapes de 25%. Le pourcentage maximum sera plafonné à 75% à partir de 2025, à 50% à partir de 2026 et à 25% à partir de 2027. À partir de 2028, il n'y aura plus aucune déductibilité fiscale pour les voitures dotées d'un moteur à combustion.

«L'impact sur le coût total de possession (TCO) des véhicules non zéro émission ne doit pas être sous-estimé. Si vous commandez aujourd'hui encore une Diesel, une essence, une hybride ou une hybride rechargeable, celui-ci deviendra considérablement plus coûteux à mesure que vous le gardez plus longtemps», explique Philippe Fouyn, consultant senior chez Athlon Belgique. «C'est une différence fondamentale par rapport à ce qui prévalait auparavant. Le coût total restait alors stable, sauf pour l'indexation annuelle.»



«Si vous commandez aujourd'hui encore une voiture avec un moteur à combustion, celle-ci deviendra considérablement plus coûteuse à mesure que vous le gardez plus longtemps.»

FORTE AUGMENTATION DE LA CONTRIBUTION CO₂

Le fait que les coûts des voitures de société à moteur thermique puissent de moins en moins être déduits du chiffre d'affaires de l'entreprise n'est qu'un aspect du problème. Ainsi, le montant de base de la contribution CO₂ (également appelée contribution de solidarité) pour les véhicules non zéro émission commandés depuis le 1er juillet 2023 est multiplié par un facteur de 2,25 dans le cadre de l'incitation fiscale du gouvernement belge vers une mobilité d'entreprise plus verte.

Le montant résultant du calcul de la contribution de solidarité, déterminé par le type de

carburant et le niveau d'émission du véhicule, est désormais soumis à un multiplicateur. «En 2023 et 2024, ce multiplicateur est de 2,25. À partir de 2025, il passera à 2,75, en 2026 à 4 et en 2027 même à 5,5» explique Philippe Fouyn. «À titre de comparaison: pour une voiture de société électrique, l'employeur paie aujourd'hui 31,99 € par mois, soit le montant minimum. Pour un véhicule Diesel avec une émission de CO₂ de 130 g/km, ce montant est déjà de 164,15 € par mois, et il passera à 401,25 € à partir de 2027, sans compter l'indexation.»

L'ÉLECTRIQUE TOUJOURS PLUS AVANTAGEUX

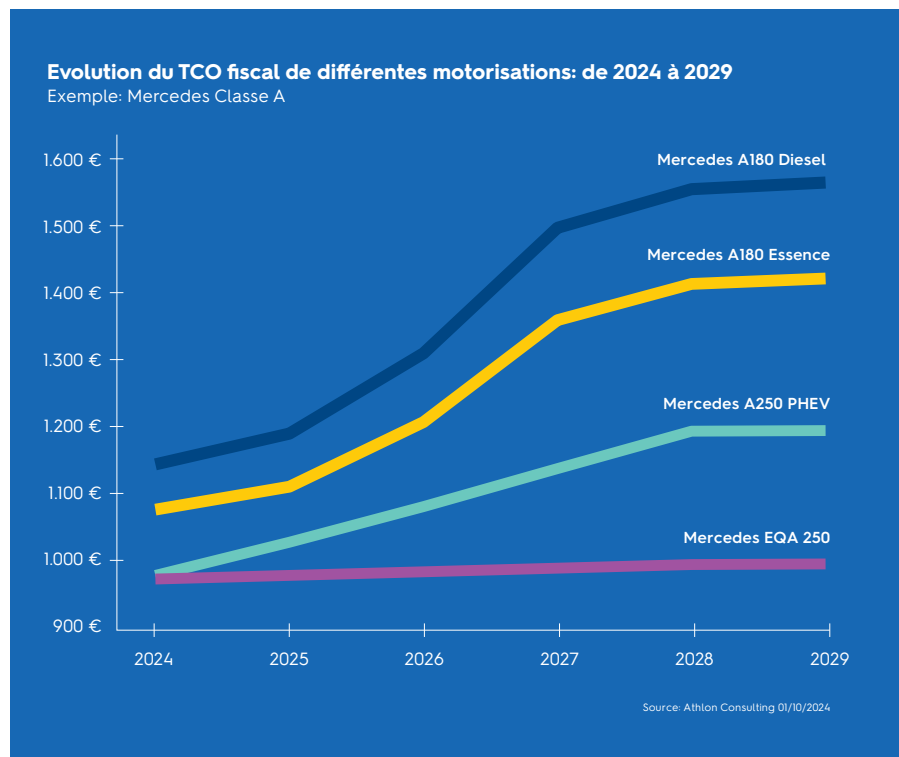
Les deux facteurs mentionnés – la déductibilité en baisse et la contribution CO₂ en hausse – font que les Diesel, essences et hybrides (y compris rechargeables) commandés entre le 1er juillet 2023 et le 31 décembre 2025 deviendront de plus en plus coûteux à mesure que vous les conserverez plus longtemps. Leur TCO (coût total de possession) augmente d'année en année, tandis que celui des véhicules électriques (VE) reste stable tout au long de la période de location, à l'exception de la légère hausse annuelle de la contribution CO₂ en raison de l'indexation.

L'exemple ci-contre est clair: nous comparons le TCO de trois types de motorisation conventionnelle de la Mercedes Classe A avec celui de son homologue électrique, la Mercedes EQA. Il est évident que le TCO de la Classe A avec motorisation Diesel, essence et hybride rechargeable dépasse rapidement celui de l'EQA électrique. Même si le prix de location de ce dernier est légèrement plus élevé, vous vous retrouvez finalement toujours gagnant si vous optez pour l'électrique», précise notre interlocuteur.

Mais que faire si vous n'êtes pas encore prêt pour une voiture électrique? «Les clients qui, pour une raison ou une autre, ne veulent pas encore faire la transition vers l'électrique feraient mieux de ne pas garder les voitures qu'ils commandent aujourd'hui trop longtemps – idéalement aujourd'hui trois ans. À partir de 2027, les charges fiscales augmenteront considérablement.» Ceux qui sont un peu familiers avec le sujet feront remarquer que l'amortissement d'une voiture sur trois ans coûte plus cher que sur quatre ou cinq ans. Le prix de location mensuel pour un contrat de 36 mois sera de toute façon plus élevé que pour une période de location de 48 ou 60 mois. Si vous tenez compte de cet élément, la hausse des coûts pour les non-VE sera encore plus élevée.

2026 : UNE ANNÉE CHARNIÈRE

Le gouvernement prend très au sérieux ses objectifs d'émissions, pour le dire doucement. «Heureusement, la transition est progressive, ce qui permet aux entreprises de se préparer.





Pensez à l'ajustement de la politique de flotte – en particulier en ce qui concerne la recharge à domicile et en déplacement – mais surtout au recalcul du budget véhicule», souligne encore Philippe Fouyn. La prochaine étape dans la dissuasion fiscale de commander encore des voitures de société à moteur thermique commence le 1er janvier 2026. «Toutes les voitures de société Diesel ou à essence commandées à partir de cette date seront immédiatement exclues de toute déductibilité fiscale. En même temps, le multiplicateur sur la contribution CO₂ sera dès le premier jour de 5,5. Cette augmentation massive des coûts rendra ces voitures de société totalement inintéressantes.»

En d'autres termes: l'écart financier entre la motorisation non électrique et électrique se creusera encore plus, car les véhicules électriques commandés ou achetés en 2026 conserveront leur déductibilité fiscale à 100%.

Pourtant, même pour les véhicules à batterie, une baisse de la déductibilité fiscale se profile. «Les voitures électriques commandées après le 31 décembre 2026 verront leur déductibilité fiscale diminuer progressivement. 2026 sera donc une véritable année charnière», explique-t-il. On peut donc s'attendre à une ruée vers les (showrooms) virtuels, comme cela a été le cas dans les semaines précédant le 1er juillet 2023, à l'approche des modifications imminentes...

ADAPTER LES BUDGETS TCO

La plupart des entreprises travaillent avec des niveaux de fonction pour leurs employés, et ces niveaux sont liés à des budgets de véhicules spécifiques. «Dans le meilleur des cas, ces budgets ne sont pas basés sur le prix de location, mais sur le coût total de possession. Ce dernier reflète en effet le coût réel pour l'entreprise, tous les aspects fis-

caux inclus», explique Philippe Fouyn. «Si vous travaillez avec de tels budgets TCO dans votre politique automobile, vous ne devez pas vous baser sur le TCO des voitures non électriques d'aujourd'hui. Il donne en effet une fausse image, car le TCO ne cessera d'augmenter dans les années à venir.» Mais comment y remédier? Idéalement, vous fixez les budgets en fonction du TCO des modèles électriques. Cela doit être la référence. D'autre part, il est préférable de réduire les budgets des autres types de motorisation, en tenant compte des coûts supplémentaires moyens sur toute la durée de vie de ces véhicules.» Une tâche complexe, bien sûr, car calculer le TCO pour les Diesel, essence et hybrides n'est pas facile s'ils ne restent pas stables dans les années à venir. Heureusement, des outils existent et vous pouvez faire appel aux services de conseil des sociétés de leasing ou à ceux de prestataires. ●

ATTENTION AUX COÛTS DE L'ÉLECTRICITÉ

Il est clair qu'en 2024, les voitures électriques sont le choix le plus avantageux pour les entreprises. Cependant, il y a un facteur de coût important à ne pas perdre de vue: le prix de l'électricité. Lors de la crise énergétique, les tarifs du kWh résidentiel et industriel avaient considérablement augmenté, mais depuis, il y a un retour à des prix «normaux». Cependant, cette baisse ne s'est pas produite pour les tarifs des bornes de recharge publiques. Les employés qui chargent fréquemment leur véhicule en public peuvent donc ajouter considérablement aux coûts du TCO. L'employeur a donc tout intérêt à installer une borne de recharge ou une wallbox au domicile de l'employé. Vous pouvez éventuellement inclure les coûts dans le budget du véhicule. Cela entraînera une légère diminution du budget, car une installation de recharge connectée et contrôlable coûte rapidement 2.500 €. Réparti sur 60 mois, cela représente plus de 41 € par mois.





NOUVELLE ALFA ROMEO JUNIOR LEARN TO LOVE AGAIN



JOIN THE TRIBE

0 – 5,2 L/100 KM • 0 – 117 G CO₂/KM (WLTP) • 15,0 – 15,2 kWh



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales [A.R. 19.03.04] : www.alfaromeo.be. Contactez votre point de vente Alfa Romeo pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Plus d'information sur alfaromeo.be. E.B. : Pierre Voineau - FCA Belgium SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 1, B-1180 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tél: +32 800 55 333

125 ANS, ÇA SE FÊTE !

OPEL CÉLÈBRE CETTE ANNÉE SES 125 ANS ! LA MARQUE ALLEMANDE ENTHOUSIASTE ET PROCHE DE SES CLIENTS DISPOSE AUJOURD'HUI D'UNE GAMME COMPLÈTE DE VÉHICULES RENOUVELÉS, AVEC DES ÉQUIPEMENTS PRATIQUES ET DES AIDES À LA CONDUITE SOPHISTIQUÉES QUI RENDENT LA CONDUITE PLUS RELAXANTE.

A quoi ressemblait le marché de l'automobile voici 125 ans ? Il était à coup sûr très différent de celui que nous connaissons aujourd'hui. Lorsque Wilhelm Opel, fils du fondateur de l'entreprise Adam Opel, apposa le 21 janvier 1899 sa signature sur le contrat le liant au serrurier Friedrich Lutzmann pour lui racheter son usine automobile, la voiture était réservée à une certaine élite et le concept de flotte d'entreprise ou de véhicule de société n'existait évidemment pas encore.

Pour Opel, une nouvelle aventure débutait. Autrefois spécialisée dans la production de machines à coudre et de bicyclettes, et basée à Rüsselsheim déjà, l'entreprise se fixait pour objectif de rendre abordable la mobilité sur quatre roues. Au début du siècle dernier, l'automobile n'était pas encore accessible au plus grand nombre. Notamment aux travailleurs. Heureusement, la société a évolué et, aujourd'hui, comme Opel veut continuer à le démontrer

chaque jour, cette automobile devenue si essentielle de nos jours n'est plus un luxe inabordable.

ASTRA SPORTS TOURER 100 % ÉLECTRIQUE

Et si le vrai luxe, c'était la liberté de choisir ? Si les utilisateurs professionnels s'orientent pour d'évidentes raisons fiscales très logiquement vers les motorisations au moins partiellement électrifiées, l'Opel Astra – proposée en 5 portes et en break – est l'un des rares modèles

disponibles avec les quatre types de motorisation constituant aujourd'hui l'essentiel de l'offre sur le marché de l'automobile : moteurs thermiques à essence et Diesel, hybride auto-rechargeable, hybride rechargeable et 100 % électrique.

L'Astra Sports Tourer s'inscrit aussi dans la longue tradition des breaks compacts d'Opel, démontrant le savoir-faire de la marque en termes d'exploitation de l'espace. La modularité de son coffre est ainsi exemplaire. Et cet espace de chargement est encore optimisé avec le système Intelli-Space disponible en option. L'intérieur se distingue aussi par ses technologies résolument modernes avec, notamment, l'interface entièrement numérique Pure Panel, qui se contrôle à l'aide d'un écran tactile ultra-large, à la manière d'un smartphone.



Les paramètres essentiels, comme la climatisation, peuvent toujours être contrôlés à l'aide de commandes physiques. Toujours au rayon intérieur, cette Astra Sports Tourer se distingue dans le segment des breaks compacts par ses sièges AGR ultra-ergonomiques.

GAMME UTILITAIRE COMPLÈTE

Pour les professionnels, Opel propose aussi une large gamme d'utilitaires légers avec un trio de véhicules modernes et à la pointe de la technologie. Là aussi, la liberté de choix est totale puisque le Combo Cargo, le Vivaro et le Movano sont déclinés en motorisation thermique classique ou entièrement électrique, avec également une motorisation hydrogène sur le Vivaro, qui sera bientôt rejoint par le Movano. En effet, pour les utilitaires légers aussi, l'évolution est en marche et l'innovation se poursuit. Avec sa technologie innovante de pile à combustible, l'Opel Vivaro Hydrogen offre le double avantage de ne produire aucune émission au plan local et de ne pas nécessiter de longue recharge. En effet, le plein d'hydrogène



est réalisé en seulement 3 minutes, pour une autonomie pouvant atteindre les 400 kilomètres.

Composant une gamme complète destinée à répondre à toutes les attentes, la nouvelle génération du trio de véhicules utilitaires légers d'Opel se distingue par sa flexibilité et ses technologies modernes. En plus de disposer d'un nouveau cockpit intégrant des écrans tactiles couleur allant jusqu'à 10 pouces, les nouveaux utilitaires d'Opel bénéficient de nouvelles aides électroniques, avec jusqu'à 21 systèmes d'assistance. Ceux-ci facilitent et sécurisent les trajets professionnels, mais aussi les

1 > L'Opel Astra demeure une valeur sûre sur le marché professionnel. Polyvalente, l'Astra Sports Tourer est une voiture pratique, stylée, sportive et spacieuse.

2 > Disponible en version 100 % électrique, hybride rechargeable ou hybride essence, le nouveau Grandland offre une autonomie impressionnante : jusqu'à 700 km.

3 > L'avenir est en marche aussi dans le segment des utilitaires légers, puisque le Vivaro Hydrogen sera bientôt rejoint par le Movano Hydrogen.

manœuvres au sein de l'entreprise ou en ville. Afin de pouvoir répondre à tous les besoins, les véhicules sont disponibles en différentes longueurs, hauteurs mais aussi la possibilité de les transformer via les partenaires spécialisés de la marque. Un Vivaro ou un Movano avec cellule frigorifique ou isotherme ? Rien de plus simple.

LA GAMME SUV SE RENOUVELLE

Au niveau des SUV, Opel poursuit le renouvellement de sa gamme avec une offre complète. Après les nouveaux Frontera et Grandland, le nouveau Mokka sera prochainement présenté. Tous les 3 sont disponibles en versions 100 % électriques, avec une autonomie WLTP d'environ 700 kilomètres sur le nouveau Grandland. Les différents SUV d'Opel existent naturellement aussi dans d'autres motorisations.

Wilhelm Opel aurait-il imaginé que son nom serait aujourd'hui associé à une gamme aussi vaste ? Sans doute pas. Mais il aurait été ravi de savoir que son rêve d'une mobilité accessible serait exaucé 125 ans plus tard. ■





Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

LE NIVEAU LE PLUS BAS N'EST PAS ENCORE ATTEINT

La valeur de revente des véhicules électriques (VE) continue de baisser et les sociétés de leasing vendent actuellement les voitures électriques en fin de contrat à perte. Dans quelle mesure la situation est-elle problématique? Texte : Dieter Quartier/X.D.

Depuis l'été 2022, les prix de vente des voitures électriques d'occasion sont dans une spirale descendante, et la tendance négative ne semble pas encore avoir atteint son point le plus bas. Selon les analyses d'Indicata, une société de données spécialisée dans le marché de l'occasion, la valeur résiduelle des voitures électriques a baissé aujourd'hui de 28,8% par rapport à janvier 2023. «Le nombre de jours qu'une voiture électrique reste sur le parking chez le concessionnaire avant d'être vendue est également bien plus élevé que celui des voitures à essence et Diesel», déclare ainsi Filip Dobbeleir, senior manager chez Indicata.

Un scénario alarmant, qui crée une mauvaise atmosphère sur le marché de l'occasion. «Les revendeurs ne sont pas enclins à acheter des voitures électriques, car c'est risqué et ils n'ont pas de clients pour cela», ajoute encore Dobbeleir, qui note cependant de grandes différences régionales. «Dans les zones rurales, les véhicules électriques d'occasion sont logiquement moins courants que dans les zones urbaines.» La popularité des véhicules électriques dépend également en grande partie des possibilités de recharge de l'utilisateur.

Mais d'où vient cette spirale des prix à la baisse? «La fixation des prix dans notre économie repose principalement sur le principe de l'offre et de la demande», explique Dobbeleir. «Selon notre rapport Market Watch pour la Belgique, l'offre de voitures électriques a augmenté de 6,34 % en janvier 2024 à 7,7 % fin septembre. L'offre relative est passée de 3,79 % à 4,76 %. Il y a donc une offre excédentaire croissante, associée à une demande non proportionnelle sur le marché de l'occasion. L'écart entre les deux se creuse actuellement de plus en plus, ce qui fait baisser les prix des VE.»



**FILIP DOBBELEIR, SENIOR MANAGER CHEZ INDICATA :
«LE SURPLUS CROISSANT DES VE (VÉHICULES ÉLECTRIQUES),
COMBINÉ À UNE DEMANDE QUI NE SUIT PAS, FAIT BAISSER
LES PRIX SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION.»**

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

www.moniteurautomobile.be

LA FAUTE DE TESLA

Le consommateur peut en tirer parti, mais les vendeurs – en particulier les sociétés de leasing – voient cela d'un mauvais œil. Il est question de milliers d'euros de perte par voiture électrique. Les entreprises ont-elles surestimé la valeur résiduelle? «Avec les voitures à essence et Diesel, le secteur du leasing a des décennies d'expérience, tandis que la voiture électrique est nouvelle», explique Stijn Blanckaert, directeur général de Renta, la fédération belge des loueurs de véhicules.

Selon Blanckaert, les premières estimations pour les VE étaient plutôt conservatrices, justement pour limiter les risques. «Mais ensuite sont arrivés les premiers exemplaires de la Tesla Model S sur le marché de l'occasion, il y a environ sept ans, et tout le monde a été agréablement surpris par les prix de vente élevés. En conséquence, certains loueurs ont ajusté positivement leurs valeurs résiduelles. Cependant, ces premières occasions Tesla ont donné une fausse impression. La Model S était un phénomène de mode et l'offre de véhicules d'occasion était encore très limitée. Aujourd'hui, la situation est complètement différente. Il y a des milliers de VE sur le marché de l'occasion, qui est principalement un marché privé. La demande n'est pas aussi importante qu'on l'avait estimé il y a quatre ou cinq ans.»

Ce risque de valeur résiduelle est inhérent à un contrat de leasing, reconnaît Blanckaert. «Les sociétés de leasing évaluent tous les

risques, des coûts d'entretien et de réparation à l'usure des pneus, en passant par la dépréciation de la voiture. Pour les véhicules électriques, cet aspect n'est pas positif pour le moment, mais ces loueurs proposent bien sûr plus que des VE. La majorité des voitures en fin de contrat sont encore alimentées par de l'essence ou du Diesel, et là, la valeur résiduelle n'est pas problématique, bien au contraire.»

PRESSIION SUR LES PRIX

Le marché de l'occasion reste largement un «marché des prix»: le consommateur se laisse guider par son portefeuille. «Bien que les prix des VE aient le plus chuté l'année dernière dans le segment du luxe, ces voitures restent souvent hors budget pour l'acheteur d'occasion», pense Filip Dobbeleir d'Indicata. «Le segment des petits à moyens VE fonctionne mieux sur le marché de l'occasion, mais même là, les prix restent relativement élevés par rapport aux modèles à motorisation conventionnelle. Conséquence: la pression sur les prix des VE est également forte dans ces segments.»

La prime d'achat flamande pour les véhicules électriques a d'ailleurs eu peu ou pas d'impact sur la demande de VE d'occasion. «Pour les voitures neuves, la prime de 5.000 € a bien eu un effet sur le nombre d'inscriptions, mais pour les occasions, nous n'avons pas ressenti cette vague. Les critères étaient également très stricts, ce qui a limité le nombre de modèles éligibles à la

prime. Et même après déduction de la prime de 3.000 €, le prix de transaction d'un VE d'occasion restait au-dessus de la moyenne du marché», explique Dobbeleir, qui souligne également qu'environ 70% de toutes les voitures en fin de contrat des sociétés de leasing belges sont exportées à l'étranger.

RÉACTION DE PANIQUE

Le fait que les sociétés de leasing perdent autant d'argent sur les voitures électriques aujourd'hui fait retentir l'alarme chez les actionnaires. Sous la pression des prêteurs, certains loueurs ont déjà ajusté à la baisse la valeur résiduelle. Cela a-t-il du sens? C'est sujet à débat. «En tant que société de leasing, vous ne pouvez pas baisser soudainement vos valeurs résiduelles – l'impact sur le prix de location serait si grand que vous vous écarteriez du marché par rapport à la concurrence», déclare Blanckaert.

Offrir moins ou même plus de VE n'est pas une option pour le directeur général de Renta. «Plus de huit voitures de leasing neuves sur dix commandées en Belgique sont aujourd'hui entièrement électriques. Si vous ignorez ce marché parce que les risques sont trop élevés, vous vous mettez hors-jeu aujourd'hui. De plus, les voitures qui circulent aujourd'hui n'entreront sur le marché de l'occasion que dans trois ou quatre ans au plus tôt. D'ici là, le marché sera sans doute beaucoup plus mature, même si la transition est plus lente que prévu.»



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.



© An Clapdorp

SOUTIEN DU CONSTRUCTEUR

On peut se demander si les constructeurs eux-mêmes n'ont pas un rôle à jouer dans l'optimisation de la valeur résiduelle de leurs voitures électriques. Après tout, ils ont tout intérêt à ce que les sociétés de leasing continuent d'acheter des VE. Plus il y en a, mieux c'est, dans le cadre des objectifs d'émissions européen : les constructeurs qui n'atteignent pas leurs cibles de CO₂ reçoivent des amendes sévères de l'UE, et chaque voiture électrique vendue est donc la bienvenue dans cette lutte.

«Autrefois, on travaillait parfois avec des rachats, en particulier dans la location à court terme», explique Stijn Blanckaert. «L'importateur vendait alors la voiture au loueur et la reprenait après la période d'utilisation à un prix convenu à l'avance (supérieur au prix du marché normal, afin de rendre les tarifs de location plus attractifs; NDLR). Ce type d'accords est en déclin. Je ne peux pas parler pour chaque société de leasing ou de location individuellement, mais il existe aujourd'hui d'autres mécanismes pour rendre les prix de location attractifs. Les constructeurs concluent des accords individuels avec les loueurs sur des mesures de soutien.»

STIJN BLANCKAERT, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE RENTA, L'ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS DE LOCATION DE VOITURES, S'ATTEND À CE QUE LE MARCHÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES D'OCCASION GAGNE EN MATURITÉ DANS LES ANNÉES À VENIR.

Ce soutien peut prendre la forme d'une remise supplémentaire au début du contrat, mais il peut tout aussi bien s'agir d'une prime de valeur résiduelle lorsque la voiture est vendue sur le marché de l'occasion. «Le deuxième scénario est préférable, car avec des remises supplémentaires, vous pouvez vous tirer une balle dans le pied. Regardez Tesla, qui baisse régulièrement ses prix. Cette instabilité est néfaste pour la valeur de revente», raconte Blanckaert.

ÉTAT DE SANTÉ

Les constructeurs ont également un rôle à jouer dans toute cette question de la valeur résiduelle des VE. Les acheteurs d'un VE d'occasion veulent surtout être rassurés sur l'état de santé de la batterie, généralement couverte par une garantie constructeur de huit ans. «Les histoires les plus folles circulent sur l'état de santé des batteries des voitures électriques. C'est dommage», estime Filip Dobbeleir. «Bo-vag, l'organisme néerlandais de certification, est en train de finaliser une étude dans laquelle la santé de plusieurs modèles de VE est testée à l'aide d'appareils de mesure indépendants. Les chiffres officiels ne seront publiés qu'en novembre, mais il est déjà question de valeurs supérieures à 80% pour les voitures âgées de six à huit ans. Ces conclusions devraient dissiper le scepticisme autour des VE.»

Mentionner l'état de santé dans l'annonce de la voiture semble donc très recommandable pour Dobbeleir. À l'avenir, cela pourrait même devenir un élément obligatoire sur le CarPass. Le stigmate des véhicules électriques d'occasion risqués pourrait ainsi disparaître, bien que le consommateur ne soit pas facilement convaincu. Informer et sensibiliser sera donc un enjeu majeur dans les années à venir. ●

À LA RECHERCHE DES RACINES

Où sont construites les voitures de société électriques les plus populaires en Belgique ? La réponse à cette question pourrait bien surprendre certains. **Texte : Dieter Quartier/X.D.**

Selon les chiffres de l'Observatoire européen des carburants alternatifs, la voiture électrique représente aujourd'hui plus d'un quart de toutes les nouvelles immatriculations de véhicules dans notre pays. Sur la base du nombre d'immatriculations depuis janvier 2024, le cap des 100.000 nouveaux exemplaires serait franchi avant la fin de l'année. Si l'on ne regarde que les voitures immatriculées au nom d'une entreprise, le pourcentage de VE monte même à 34,4% (chiffres pour le premier semestre 2024). De plus, la plupart des sociétés de leasing rapportent que plus de huit voitures sur

dix récemment commandées chez elles sont électriques. Il ne s'agit donc que d'une question de temps avant que le parc automobile d'entreprise belge devienne largement «zéro émissions».

Le véhicule préféré de ces conducteurs d'électriques en Belgique reste la Tesla Model Y, mais la BMW iX1 effectue une forte remontée en termes de commandes. Volvo maintient bien sa position avec le XC40 électrique rebaptisé EX40, bien que la star montante chez le constructeur suédois soit clairement l'EX30. Ce modèle provient (pour l'instant) encore de Chine. La BMW iX3 y est également produite, tout comme la MG 4 et la Tesla Model 3, respectivement neu-



vième, dixième et cinquième dans le classement des VE en Belgique. Autrement dit, l'utilisateur moyen d'un véhicule utilitaire semble peu préoccupé par l'origine de son véhicule.

DÉMÉNAGER EN EUROPE

L'Europe, en revanche, s'en soucie, comme en témoignent les droits de douane imposés sur les véhicules électriques construits en Chine, quelle que soit la «nationalité» du constructeur qui les fabrique. Cela aura-t-il un impact sur les ventes de ces modèles? Cela dépendra de la hausse de prix que les marques décideront éventuellement de répercuter. Certains constructeurs ont déjà décidé de relocaliser leur production en Europe. Ainsi, les lignes de production de Volvo à Gand sont actuellement réaménagées pour pouvoir assembler l'EX30 à partir de 2025.

Le chinois BYD construit pour sa part une usine en Hongrie. Polestar transfère partiellement sa production en Corée du Sud et aux États-Unis. BMW transférera en 2026 la production de la future iX3 en Hongrie, et MG serait sur le point de construire la MG 4 en Espagne. Et qui sait si Audi Brussels ne parviendra pas à trouver un repreneur qui, disposant de moyens financiers conséquents, voudra éviter les droits de douane et accélérer sa production? ●



LES VE LES PLUS POPULAIRES SUR LE MARCHÉ B2B EN BELGIQUE*

1	Tesla Model Y		4.998
2	Volvo EX40 & EC40		3.769
3	Audi Q4 e-Tron		3.250
4	BMW iX1		3.225
5	Tesla Model 3		3.012
6	BMW i4		2.863
7	Volvo EX30		2.701
8	Mercedes EQE		1.513
9	BMW iX3		1.284
10	MG 4		565

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

(* nombre d'unités immatriculées, chiffres pour le premier semestre 2024)

BEAUCOUP EST POSSIBLE, MAIS TOUT N'EST PAS PERMIS

Si vous recevez une voiture de société, vous vous êtes probablement déjà demandé comment sont établies les règles concernant l'attribution et l'utilisation de cette voiture. Beaucoup dépend de l'employeur, mais la société de leasing a aussi son mot à dire. **Texte : Dieter Quartier/X.D.**



Selon Acerta, environ trois quarts des déplacements domicile-travail dans notre pays se font en voiture, avec ou sans combinaison avec d'autres moyens de transport. Un quart des automobilistes belges le fait avec une voiture de fonction, et cette proportion continue d'augmenter. La voiture de société reste fiscalement avantageuse, tant pour l'employeur que pour l'employé. De plus en plus d'employés convertissent leur treizième mois ou d'autres revenus supplémentaires (fortement taxés) en une voiture de leasing, parfois dans le cadre d'un plan «cafeteria».

En principe, une telle voiture peut être utilisée librement, mais il existe néanmoins des règles à respecter. Celles-ci sont souvent regroupées dans un document généralement appelé «car policy». Pour l'employeur comme pour l'employé, la «car policy» est le manuel sur lequel repose toute la politique de gestion de la flotte

Un quart des navetteurs en voiture dans notre pays conduisent un véhicule de fonction, et cette proportion continue d'augmenter.

automobile de l'entreprise. Une politique bien réfléchie, strictement définie et couvrant tous les aspects permet d'éviter les discussions et peut également contribuer à l'efficacité des coûts.

QUELLE VOITURE POUR QUI?

Un élément important de la «car policy» concerne les modalités d'attribution. Autrement dit, qui dans l'entreprise a droit à une voiture de société? En général, le niveau de fonction détermine dans quelle catégorie de véhicule un employé peut choisir. La définition des catégories et les voitures qui y sont incluses relèvent souvent du gestionnaire de flotte de l'entreprise, en étroite collaboration avec les collègues des départements finance et ressources humaines. Les ressources humaines déterminent les niveaux de fonction dans l'entreprise, tandis que la gestion budgétaire est généralement du ressort des finances.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.



Si vous souhaitez une voiture de société plus grande que celle à laquelle vous avez droit, cela peut parfois être autorisé, à condition de payer vous-même la différence de prix.

En outre, la «car policy» précise quand l'attribution d'une voiture de société prend fin. Par exemple, lorsqu'un employé quitte l'entreprise, est en congé maladie de longue durée ou en congé de maternité, ou change de fonction. Une voiture de société n'est donc jamais un droit acquis, ce qui est parfois oublié. L'utilisation de la carte carburant ou de la carte de recharge électrique est également définie dans la «car policy».

AMENDES ET LAVAGE DE VOITURE

L'employeur prend en charge le financement ou le leasing, ainsi que (généralement) le carburant ou l'électricité, en plus des taxes, assurances, assistance en cas de panne, voiture de remplacement, entretien et pneus. L'employé est responsable des frais de nettoyage, des amendes de circulation, des dommages non signalés ou signalés tardivement, ou des dommages résultant d'une utilisation négligente, comme le non-respect des consignes d'entretien ou la violation d'une règle interne incluse dans la «car policy».

Les employeurs cherchent de plus en plus à sensibiliser leurs employés aux conséquences financières de l'utilisation de leur voiture. Par exemple, votre employeur peut vous informer après chaque intervention (qu'il s'agisse d'une révision, d'une réparation ou d'un changement de pneus) des détails des travaux effectués et de leur coût. De la même manière, vous pouvez être informé de votre consommation personnelle de carburant ou d'électricité et de la façon dont elle se compare à la consommation de référence pour le type de véhicule et à la moyenne de la flotte de l'entreprise.

SHORTLIST OU NON?

Une question délicate pour les gestionnaires de flotte est de savoir quelle liberté accorder aux employés dans le choix de leur voiture de société. Si une entreprise accorde beaucoup d'importance à la reconnaissance de sa flotte, il est préférable d'opter pour une liste restreinte. Une flotte avec une apparence uniforme est aussi une carte de visite et devient une publicité roulante pour l'entreprise. Limiter le choix à quelques modèles permet également de réaliser des économies d'échelle grâce aux volumes plus importants que vous achetez auprès d'un seul fournisseur. De plus, vous pouvez facilement redistribuer une voiture lorsqu'un employé quitte l'entreprise ou change de fonction.

L'inconvénient, bien sûr, est que tous les employés ne seront pas satisfaits du choix des marques et des modèles de la liste restreinte. Dans certains cas exceptionnels, des candidats renoncent même à une embauche potentielle parce qu'ils ne sont pas d'accord avec l'offre de voitures. Cela montre clairement que la voiture de société reste un sujet très sensible et joue un rôle important dans la guerre des talents et la rétention du personnel. ●

CINQ QUESTIONS CONCRÈTES

1. Puis-je laisser un ami ou un membre de la famille conduire ma voiture de société?

Cela dépend de la «car policy». En général, seule votre partenaire résidant sous le même toit peut conduire la voiture de société. Parfois, les enfants résidant sous le même toit et titulaires d'un permis de conduire valide peuvent également la conduire, mais sous certaines conditions (par exemple, pas le week-end après 22 heures). Vous ne pouvez donc pas simplement prêter votre voiture de société à un(e) ami(e) ou à une connaissance. Si vous le faites et qu'il/elle a un accident avec votre voiture de société, la société de leasing ou d'assurance peut refuser de couvrir les coûts. De plus, votre employeur peut vous imposer une sanction et éventuellement vous retirer la voiture.

2. Puis-je utiliser ma voiture de société à l'étranger?

Dans la plupart des cas, l'employeur autorise l'utilisation de la voiture en dehors de la Belgique. Cependant, il est possible que la carte carburant ou la carte de recharge de l'entreprise soit limitée à la Belgique, vous devrez donc prendre en charge les frais lors d'un voyage à l'étranger. Vous ne pouvez d'ailleurs pas vous rendre dans n'importe quel pays avec votre voiture: l'assurance limite généralement votre rayon d'action aux pays de l'UE, ainsi qu'à la Suisse, au Royaume-Uni, à l'Islande et à la Norvège. Des pays comme le Maroc, la Turquie, la Serbie, la Bosnie-Herzégovine sont souvent exclus, sauf si vous souscrivez une police spécifique. Pour certains pays, vous devez d'ailleurs disposer d'un certificat attestant que vous avez l'autorisation du propriétaire de franchir la frontière. Ce certificat doit être demandé au propriétaire de la voiture: soit la société de leasing, soit votre employeur.

3. Puis-je conserver ma voiture de société si je passe à temps partiel?

Vous avez une voiture de fonction et passez du temps plein au temps partiel? Il est possible que vous deviez rendre la voiture. Cela dépend de la «car policy» de votre entreprise. Souvent, une voiture de société n'est retirée qu'en cas de travail à mi-temps, mais il se peut que votre employeur ait une politique spécifique à ce sujet. Il est également possible que vous puissiez conserver la voiture à condition de contribuer financièrement à son usage. Cette contribution serait alors proportionnelle à la réduction de vos heures de travail par rapport à une activité à temps plein.

4. Puis-je choisir une voiture d'une catégorie inférieure ou supérieure?

Dans les grandes entreprises, les voitures sont souvent attribuées selon le niveau de fonction des employés. Un commercial débutant, par exemple, peut recevoir une VW ID.3, tandis qu'un manager pourrait avoir une Tesla Model Y. Mais est-il possible de s'écarter de ces catégories, par exemple si vous avez une grande famille? Ou, au contraire, si vous n'avez pas besoin d'une grosse voiture? Dans le premier cas, la réponse est généralement négative. Votre employeur ne souhaite pas que vous vous distinguiez de vos collègues ayant le même niveau de fonction. Exceptionnellement, cela peut être autorisé, mais vous devrez alors payer la différence de votre poche. Dans le second cas, cela pose également problème à l'employeur, pour la même raison. Choisir une voiture moins chère ne signifie pas non plus que vous recevrez la différence en salaire.

5. Puis-je exiger une autre voiture si la fiscalité sur ma voiture actuelle augmente soudainement?

Scénario hypothétique: il y a deux ans, vous avez choisi un hybride rechargeable en raison de son faible avantage de toute nature. En raison d'un changement législatif, votre contribution ATN augmente en 2025, passant de 100 € à 300 € nets. Vous perdez donc 200 € de salaire net par mois, soit 2.400 € par an. Une chose est sûre: votre employeur n'interviendra pas. Pouvez-vous alors exiger une autre voiture? La réponse est «non». Vous avez signé un accord avec votre employeur dans lequel la durée d'utilisation est fixée. Vous ne pouvez donc pas simplement renoncer à votre voiture de société, car cela entraînerait des coûts liés à la fin anticipée du contrat.

PAS ÉVIDENT, MAIS AVANTAGEUX

Quand on pense à une moto ou un scooter pour les trajets domicile-travail, c'est généralement pour éviter les embouteillages ou le stress lié au stationnement. Mais il existe également des avantages fiscaux, tant pour l'employeur que pour le salarié. **Texte : Arno Jaspers/X.D.**



© James Deridder, ANT Photography

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.



© James Deridder, ANT Photography

Le nombre de motos en Belgique augmente depuis plusieurs années, et le nombre de permis délivrés continue également de croître. Cependant, la plupart des gens considèrent ces deux-roues avant tout comme des véhicules de loisirs et non comme des moyens de transport pour le travail, alors qu'ils offrent de nombreux avantages, notamment fiscaux. Une moto utilisée pour les trajets domicile-travail peut en effet être déduite à 100% des revenus de l'employé, tout comme les frais liés aux vêtements et à l'équipement spécifique. Mais commençons par le début.

LES COÛTS INITIAUX

Choisir une moto, c'est d'abord faire face à des obstacles budgétaires. Le prix de la formation obligatoire pour le permis moto a grimpé à environ 1.200 €, et les assurances moto ne sont pas non plus bon marché. En plus de l'équipement vestimentaire légalement requis, il est fortement recommandé d'acheter une tenue moto adéquate. Ensuite, il y a les taxes inévitables.

La taxe de circulation annuelle est de 71,54 € pour la grande majorité des motos. Les motos de moins de 250 cm³ de cylindrée sont exonérées de cette taxe. La TMC (taxe de mise en circulation) s'applique aux motos neuves et d'occasion et dépend de la puissance du moteur (en kW, voir tableau). Jusqu'à 70 kW (95 ch), vous payez le tarif minimum de 61,50 €, mais pour les motos plus puissantes, les montants peuvent grimper.

ÉLECTRIQUE?

En termes d'optimisation fiscale, l'électrification attire également beaucoup. Cela s'applique aussi aux motos électriques, qui bénéficient de certains avantages spécifiques. Par exemple, en Flandre, elles sont exemptées de la TMC et, dans les autres régions, vous payez le minimum de 61,50 €, quelle que soit la puissance de leur moteur électrique. De plus, en tant qu'acheteur d'une moto électrique, vous bénéficiez d'un soutien gouvernemental sous forme d'une réduction d'impôt équivalente à 15% du prix d'achat de votre moto, avec un maximum de 3.140 €.

La moto est souvent considérée comme un véhicule de loisir, mais elle est en réalité une alternative très intéressante sur le plan fiscal par rapport à la voiture de société.

Cela dit, malgré ces avantages, les motos électriques restent marginales, car elles n'offrent pas encore la même facilité d'utilisation que leurs homologues à essence. Les acheteurs potentiels sont souvent rebutés par la faible capacité de charge et l'autonomie limitée. En outre, la réduction d'impôt ne compense pas les prix d'achat exorbitants.

100% DÉDUCTIBLE

Les motos – qu'elles soient électriques ou non – sont toujours 100 % déductibles pour les employés navetteurs, et cela s'applique également à tous les frais connexes. Vous devez toutefois être en mesure de prouver ces dépenses, ce qui signifie que vous devez garder des justificatifs pour les frais d'entretien, de pneus, de carburant, etc. Si cela vous semble fastidieux, vous pouvez opter pour le forfait légal. Pour l'année fiscale 2024, ce forfait s'élève à un maximum de 5.520 €.

Vous pouvez effectuer une simulation rapide sur tax-on-web.be. Vous y verrez combien vous devriez payer en impôts ou combien vous pourriez récupérer si vous choisissez d'appliquer le forfait. À noter : si la déclaration de vos frais réels est inférieure au montant forfaitaire, l'administration fiscale appliquera automatiquement le forfait. Si vous ne pouvez prouver vos frais professionnels, vous bénéficierez automatiquement d'une exonération de 490 € pour les trajets domicile-travail.

MOTO DE SOCIÉTÉ?

Malgré tous les avantages liés à l'utilisation de motos, le nombre d'entreprises offrant à leurs employés une moto à la place d'une voiture de société est très limité. Le risque accru d'accidents est souvent cité comme un facteur dissuasif. Cependant, certaines entreprises proposent sciemment des motos de société comme moyen de contourner les embouteillages ou de résoudre les problèmes de stationnement.

Les employeurs qui proposent une moto ou un scooter en tant qu'avantage extra-légal peuvent aussi se distinguer positivement des autres entreprises. Il est par ailleurs frappant de constater qu'au sein des entreprises qui offrent des deux-roues mo-



© James Deridder, ANT Photography

torisés, il existe souvent une grande variété de modèles. Cela va des scooters légers de 125 cm³, que vous pouvez conduire avec un permis voiture et qui sont idéaux pour la circulation urbaine, aux grosses motos de tourisme utilisées quotidiennement pour parcourir des kilomètres sans subir les problèmes de mobilité habituels.

LOCATION OU LEASING DE MOTO

Les motards particuliers peuvent amortir une nouvelle moto de manière linéaire ou dégressive sur cinq ans, ou sur trois ans s'il s'agit d'une moto d'occasion. Cela ne s'applique pas aux entreprises, aux indépendants et aux professions libérales. C'est pourquoi ils optent souvent pour la location ou le leasing. La différence entre les deux réside dans le traitement comptable. En leasing, la moto est inscrite au bilan, tandis qu'en location, les loyers sont inscrits comme charges dans le compte de résultat. Les deux formules sont 100% déductibles et prévoient une option d'achat prédéfinie à l'issue de la période convenue.

L'option d'achat en leasing s'élève à un maximum de 15% du prix d'achat, tandis qu'en location, elle

Les problèmes d'embouteillage et de stationnement sont les principales raisons de choisir un deux-roues motorisé.

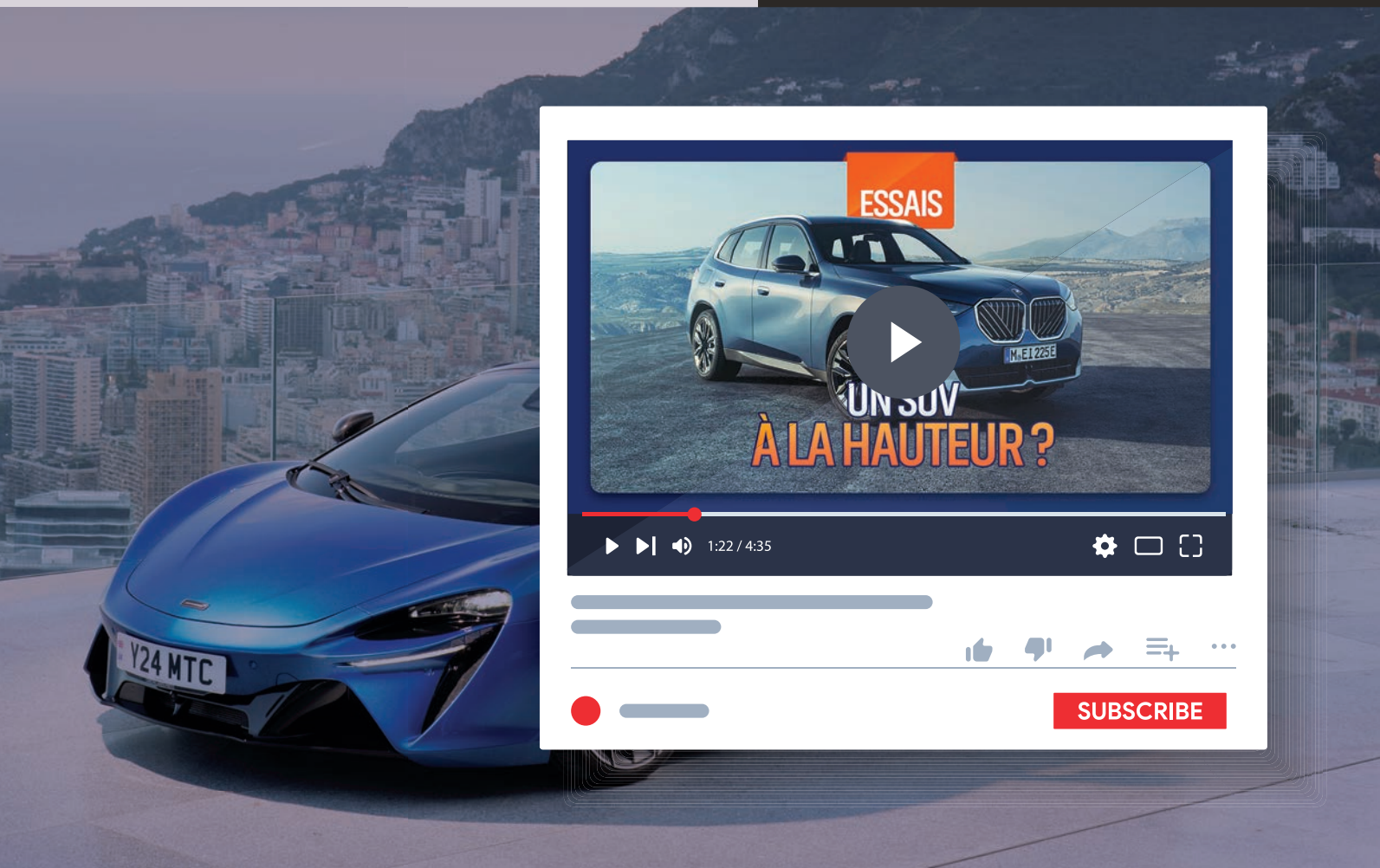
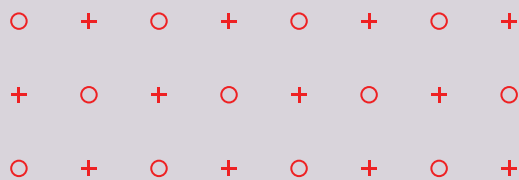
varie de 16 à 5 %. Un contrat de leasing dure généralement cinq ans, en référence à la durée d'amortissement classique (lire: durée de vie économique), tandis qu'une location financière s'étend sur une période de trois à cinq ans. Ces formules sont intéressantes car elles n'affectent pas la capacité d'emprunt de l'entrepreneur et vous n'avez pas à avancer la TVA. Ce qui est important: non seulement la moto, mais aussi les accessoires et les vêtements de protection spécifiques peuvent être inclus dans les contrats de location et de leasing. L'entretien, l'assurance, l'immatriculation et la taxe de circulation restent à la charge du locataire, mais sont (comme déjà mentionné) fiscalement déductibles.

Les deux-roues motorisés constituent une solution de mobilité qui permet de contourner les embouteillages et de résoudre les problèmes de stationnement, mais qui comporte également un risque accru d'accidents. Cela reste un obstacle pour de nombreuses entreprises. Dommage, car les particuliers, les sociétés et les indépendants qui franchissent le pas peuvent en tirer de nombreux avantages, à la fois pratiques et fiscaux. ●

TARIF TMC POUR LES MOTOS NEUVES

PUISSANCE	JUSQU'À 70 kW	71-85 kW	86-100 kW	101-110 kW	111-120 kW	121-155 kW	PLUS DE 155 kW
TARIF	61,50 €	123 €	495 €	867 €	1 239 €	2 479 €	4 957 €

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.



Le Moniteur
AUTOMOBILE



Regardez nos vidéos dès maintenant

Suivez-nous



@MoniteurAutomobile



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV



THE
NEW

1



 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.** Informations environnementales (AR 19/03/04) : bmw.be

4,3-8,1 L/100 KM • 112-184 G/KM CO₂ (WLTP)

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.