



## NOUVELLES REGLES DE CALCUL ET FAQ

### AVANTAGE DE TOUTE NATURE RESULTANT DE L'UTILISATION A DES FINS PERSONNELLES D'UN VEHICULE MIS GRATUITEMENT A DISPOSITION PAR L'EMPLOYEUR / ENTREPRISE

#### 1. Impôt des personnes physiques

Pour les avantages de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur/entreprise qui sont attribués à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, un nouveau calcul forfaitaire entre en vigueur.

Cette nouvelle évaluation forfaitaire a été introduite par la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses (Moniteur Belge du 30.12.2011 – Ed. 4) et a été modifiée par la Loi-programme (I) du 29 mars 2012 (Moniteur Belge du 6.4.2012 – 3<sup>ème</sup> éd.).

Cet avantage forfaitaire est calculé en appliquant un pourcentage- CO<sub>2</sub> à six septièmes de la valeur catalogue du véhicule mis gratuitement à disposition.

Par valeur catalogue, il faut entendre le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, options et taxe sur la valeur ajoutée réellement payée comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes.

La valeur catalogue est multipliée par un pourcentage qui est déterminé dans le tableau ci-dessous, afin de tenir compte de la période écoulée à partir de la date de la première immatriculation du véhicule.



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

Le pourcentage de base CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5 p.c. pour l'émission de référence- CO<sub>2</sub> mentionnée dans le tableau ci-dessous.

Emission de référence- CO <sub>2</sub>		
Année calendrier	Véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel	Véhicules à moteur alimenté au diesel
2012	115 g/km	95 g/km
2013	116 g/km	95 g/km
2014	112 g/km	93 g/km
2015	110 g/km	91 g/km
2016	107 g/km	89 g/km
2017	105 g/km	87 g/km
2018	105 g/km	86 g/km
2019	107 g/km	88 g/km
2020	111 g/km	91 g/km

Pour le calcul des avantages attribués avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014, le Roi déterminait chaque année l'émission de référence- CO<sub>2</sub> en fonction de l'émission CO<sub>2</sub> moyenne de l'année qui précédait la



période imposable par rapport à l'émission CO<sub>2</sub> moyenne de l'année de référence 2011 selon les modalités qu'il fixait. L'émission CO<sub>2</sub> moyenne était calculée sur la base de l'émission CO<sub>2</sub> des véhicules visés à l'article 65, CIR 92 qui étaient nouvellement immatriculés. Pour le calcul des avantages attribués à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, le Roi détermine chaque année l'émission de référence-CO<sub>2</sub> en fonction de l'émission CO<sub>2</sub> moyenne sur une période de 12 mois consécutifs se terminant le 30 septembre de l'année qui précède la période imposable par rapport à l'émission CO<sub>2</sub> moyenne de l'année de référence 2011 selon les modalités qu'il fixe. L'émission CO<sub>2</sub> moyenne est calculée sur la base de l'émission CO<sub>2</sub> des véhicules visés à l'article 65, CIR 92 qui sont nouvellement immatriculés.

Lorsque l'émission du véhicule concerné dépasse l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est augmenté de 0,1 p.c. par gramme de CO<sub>2</sub>, avec un maximum de 18 p.c.

Lorsque l'émission du véhicule concerné est inférieure à l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est réduit de 0,1 p.c. par gramme de CO<sub>2</sub>, avec un minimum de 4 p.c.

Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO<sub>2</sub> n'est disponible au sein de la direction de l'immatriculation des véhicules sont assimilés, s'ils sont propulsés par un moteur à essence, au LPG ou au gaz naturel, aux véhicules émettant un taux de CO<sub>2</sub> de 205 g/km et, s'ils sont propulsés par un moteur au diesel, aux véhicules émettant un taux de CO<sub>2</sub> de 195 g/km.

L'avantage ne peut jamais être inférieur à 820 EUR (montant de base) par année :

Exercice d'imposition	Montant indexé
2013	1200
2014	1230
2015	1250
2016	1250
2017	1260
2018	1280
2019	1310



2020	1340
2021	1360

Lorsque l'avantage n'est pas consenti à titre gratuit, l'avantage à prendre en considération est celui qui est déterminé conformément aux alinéas précédents, diminué de l'intervention du bénéficiaire de cet avantage.

## 2. Précompte professionnel

### 2.1 Avantages attribués à partir du 1<sup>er</sup> mai 2012

Les dispositions précitées de l'impôt des personnes physiques sont intégralement applicables sur le plan du précompte professionnel pour les avantages de toute nature qui sont attribués à partir du 1<sup>er</sup> mai 2012, étant entendu que l'émission de référence- CO<sub>2</sub> relative à l'année calendrier 2013 n'est applicable, sur le plan du précompte professionnel, que pour les avantages attribués à partir du 1<sup>er</sup> avril 2013.

### 2.2 Avantages attribués du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus

Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus, ce sont les dispositions telles qu'introduites par la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses (Moniteur Belge du 30.12.2011 – 4<sup>ème</sup> éd.) mais avant d'avoir été modifiées par la Loi-programme (I) du 29 mars 2012 (Moniteur Belge du 6.4.2012 – 3<sup>ème</sup> éd.) qui sont applicables pour le calcul du précompte professionnel dû sur les avantages de toute nature visés.

Ceci signifie concrètement que, pour le calcul du précompte professionnel dû sur les avantages de toute nature qui sont attribués du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus :

- il faut entendre par valeur catalogue la valeur facturée, options et taxe sur la valeur ajoutée comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes ;



- il ne peut pas être tenu compte de la période écoulée à partir de la date de la première immatriculation du véhicule.

Les autres règles reprises sous le point « 1. Impôts des personnes physiques » sont également d'application pour le calcul du précompte professionnel sur les avantages résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition qui sont attribués du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus.

### 3. FAQ

Vous trouverez ci-après les réponses aux questions fréquemment posées au sujet du nouveau mode de calcul forfaitaire de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis à disposition par l'employeur/entreprise.

Ces réponses ne tiennent compte que des dispositions précitées de l'impôt des personnes physiques telles qu'elles ont été modifiées par la Loi-programme (I) du 29 mars 2012 (Moniteur Belge du 6.4.2012 – 3<sup>ème</sup> éd.).

Les dispositions qui sont temporairement d'application (du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus) sur le plan du précompte professionnel, ne sont pas envisagées ici.

Les exemples et le mode de calcul sont établis pour l'année de revenus 2020 et tiennent compte par conséquent de l'émission de référence- CO<sub>2</sub> et du montant minimum d'avantage de toute nature imposable qui sont valables pour l'année de revenus 2020.



1. Comment calculer l'avantage de toute nature imposable pour l'exercice d'imposition 2021 lorsqu'un employeur met à disposition d'un travailleur une voiture de société à moteur alimenté à l'essence, avec une valeur catalogue de 30.000 EUR et une émission de CO<sub>2</sub> de 120 g/km ? La voiture de société a été immatriculée pour la première fois le 21.6.2019.

L'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis à disposition doit dans ce cas être calculé comme suit :

Données :

- valeur catalogue : 30.000 EUR ;
- le véhicule concerné a été immatriculé pour la première fois le 21.6.2019. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.6.2019. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 100 p.c. pour la période du 1.6.2019 au 31.5.2020 inclus et à 94 p.c. pour la période du 1.6.2020 au 31.5.2021 inclus ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> dépasse à concurrence de 9 grammes l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 111 g/km pour un moteur essence, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être majoré de 0,9 p.c. pour atteindre 6,4 p.c.

Calcul de l'avantage de toute nature :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 1.1.2020 au 31.5.2020 inclus : 152 jours ;
- pour la période du 1.6.2020 au 31.12.2020 inclus : 214 jours.

L'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.



Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :

- 30.000 EUR (valeur catalogue) x 100 p.c. x 152/366 x 6/7 x 6,4 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 683,47 EUR ;
- 30.000 EUR (valeur catalogue) x 94 p.c. x 214/366 x 6/7 x 6,4 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 904,51 EUR ;
- Avantage de toute nature pour l'année de revenus 2020 = 683,47 EUR + 904,51 EUR = 1.587,98 EUR.

2. **Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsque plusieurs véhicules sont simultanément mis à disposition d'un travailleur ou d'un dirigeant d'entreprise ?**

Lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise peut disposer simultanément de plusieurs véhicules, un avantage de toute nature imposable devra être calculé distinctement pour chacun de ces véhicules.

3. **L'avantage de toute nature ne peut jamais être inférieur à 1.360 EUR par an (exercice d'imposition 2021). Comment faut-il appliquer cette règle lorsqu'un travailleur a disposé de différentes voitures de société simultanément ou successivement au cours de la même année ?**

L'avantage de toute nature ne peut jamais être inférieur à 1.360 EUR par an (exercice d'imposition 2021). Ce minimum s'entend par véhicule et par année et est illustré ci-après à l'aide d'un exemple.

Soit : l'avantage de toute nature évalué forfaitairement s'élève à 900 EUR par an pour la voiture de société A et à 1.400 EUR par an pour la voiture de société B.

Lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise dispose simultanément des deux voitures de société, l'avantage de toute nature pour l'exercice d'imposition 2021 ne peut jamais être inférieur



à 2.760 EUR (à savoir au minimum de 1.360 EUR pour la voiture de société A et à 1.400 EUR pour la voiture de société B).

Lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise dispose successivement des deux voitures de société, en ce sens que la voiture de société A est remplacée le 1<sup>er</sup> juin 2020 par la voiture de société B, l'avantage de toute nature pour l'exercice d'imposition 2021 ne peut jamais être inférieur à 1.383,39 EUR, à savoir au minimum de 1.360 EUR x 152/366 (période du 1.1.2020 au 31.5.2020 inclus, soit 152 jours) pour la voiture de société A et à 1.400 EUR x 214/366 (période du 1.6.2020 au 31.12.2020 inclus, soit 214 jours) pour la voiture de société B. Dans cet exemple, la ventilation doit se faire sur base de 366 jours étant donné que 2020 est une année bissextile.

#### 4. Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise ne dispose d'une voiture de société que pendant une partie de l'année ?

Le montant de l'avantage de toute nature imposable porte sur une année complète, de sorte qu'en cas de mise à disposition limitée à une partie de la période imposable, le montant de l'avantage de toute nature imposable doit être réduit prorata temporis (sur base du nombre de jours calendaires (« jours calendrier »)).

L'attention est attirée à cet égard sur le fait que pour le calcul du nombre de jours calendrier, il faut tenir compte du premier jour de mise à disposition de la voiture de société, mais pas du dernier jour de mise à disposition au cours duquel la voiture de société est restituée.

La mise à disposition limitée est illustrée ci-après à l'aide d'un certain nombre d'exemples :

##### Exemple 1 :

Un travailleur est engagé par son nouvel employeur à partir du 17 septembre 2020 et dispose d'une voiture de société à partir du même jour avec une valeur catalogue de 37.500,00 EUR et une émission de CO<sub>2</sub> de 127g/km (moteur essence). La voiture de société a été immatriculée pour la première fois le 30.8.2020.





### Données :

- valeur catalogue : 37.500,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 30.8.2020. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.8.2020. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 100 p.c. pour la période du 1.8.2020 au 31.7.2021 inclus ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> dépasse à concurrence de 16 grammes l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 111 g/km pour un moteur essence, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être majoré pour atteindre 7,1 p.c.

### Calcul de l'avantage de toute nature pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 17 septembre 2020 au 31 décembre 2020 inclus : 106 jours (le premier jour de la mise à disposition doit être compté) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :  
37.500 EUR (valeur catalogue) x 100 p.c. x 106/366 (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier) x 6/7 x 7,1 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 660,95 EUR.

### **Exemple 2 :**

Un travailleur est licencié le 8 août 2020 et doit restituer le jour même sa voiture de société. La voiture de société a une valeur catalogue de 30.000,00 EUR, une émission de CO<sub>2</sub> de 112g/km (moteur diesel) et a été immatriculée pour la première fois le 20.5.2019.



### Données :

- valeur catalogue : 30.000,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 20.5.2019. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.5.2019. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 100 p.c. pour la période du 1.5.2019 au 30.4.2020 inclus et à 94 p.c. pour la période du 1.5.2020 au 30.4.2021 inclus ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> dépasse à concurrence de 21 grammes l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 91 g/km pour un moteur diesel, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être majoré pour atteindre 7,6 p.c.

### Calcul de l'avantage de toute nature pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 30 avril 2020 inclus : 121 jours ;
- pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2020 au 7 août 2020 inclus : 99 jours (le dernier jour de la mise à disposition ne doit pas être compté) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :

- 30.000 EUR (valeur catalogue) x 100 p.c. x 121/366 x 6/7 x 7,6 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 646,09 EUR ;
- 30.000 EUR (valeur catalogue) x 94 p.c. x 99/366 (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier) x 6/7 x 7,6 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 496,90 EUR.
- Avantage de toute nature pour l'année de revenus 2020 = 646,09 EUR + 496,90 EUR = 1.142,99 EUR.



### Exemple 3 :

Un travailleur dispose temporairement d'une voiture de société pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 mars 2020 inclus. La voiture de société a une valeur catalogue de 25.000,00 EUR, une émission de CO<sub>2</sub> de 100g/km (moteur essence) et a été immatriculée pour la première fois le 5.10.2016.

#### Données :

- valeur catalogue : 25.000,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 5.10.2016. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.10.2016. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 82 p.c. pour la période du 1.10.2019 au 30.9.2020 inclus et à 76 p.c. pour la période du 1.10.2020 au 30.9.2021 ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> est inférieure à concurrence de 11 grammes à l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 111 g/km pour un moteur essence, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être réduit à 4,4 p.c.

#### Calcul de l'avantage de toute nature pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 30 mars 2020 inclus : 30 jours (le premier jour de la mise à disposition doit être compté, le dernier jour pas) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :  
25.000 EUR (valeur catalogue) x 82 p.c. x 30/366 (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier) x 6/7 x 4,4 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 63,37 EUR.



MAIS : pour l'année de revenus 2020, l'avantage de toute nature ne peut jamais être inférieur à 1.360,00 EUR x 30/366 (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier), soit 111,48 EUR.

5. **Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise reçoit au cours de l'année (p. ex. le 10 juillet 2020) la disposition d'une autre voiture de société ? La première voiture de société est restituée le jour même (10 juillet 2020). La première voiture de société a une valeur catalogue de 30.000,00 EUR, une émission de CO<sub>2</sub> de 120 g/km (moteur essence) et a été immatriculée pour la première fois le 5.10.2017. La deuxième voiture de société a une valeur catalogue de 35.000,00 EUR, une émission de CO<sub>2</sub> de 100 g/km (moteur diesel) et a été immatriculée pour la première fois le 5 juillet 2020.**

Le montant de l'avantage de toute nature imposable est dans ce cas égal à la somme :

- du montant de l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de société qui a été mise à disposition pendant la première partie de la période imposable (première voiture de société) ;
- et du montant de l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de société qui a été mise à disposition pendant la deuxième partie de la période imposable (deuxième voiture de société).

Données relatives à la première voiture de société :

- valeur catalogue : 30.000,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 5.10.2017. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.10.2017. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 88 p.c. pour la période du 1.10.2019 au 30.9.2020 inclus et à 82 p.c. pour la période du 1.10.2020 au 30.9.2021 inclus ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> dépasse à concurrence de 9 grammes l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 111 g/km pour un moteur essence, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être majoré pour atteindre 6,4 p.c.



Calcul de l'avantage de toute nature relatif à la première voiture de société pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 9 juillet 2020 inclus : 191 jours (le dernier jour de la mise à disposition ne doit pas être compté) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :  
 $30.000 \text{ EUR (valeur catalogue)} \times 88 \text{ p.c.} \times 191/366 \text{ (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier)} \times 6/7 \times 6,4 \text{ p.c. (pourcentage-CO}_2\text{)} = 755,77 \text{ EUR.}$

Données relatives à la deuxième voiture de société :

- valeur catalogue : 35.000,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 5.7.2020. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.7.2020. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 100 p.c. pour la période du 1.7.2020 au 30.6.2021 inclus ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> dépasse à concurrence de 9 grammes l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 91 g/km pour un moteur diesel, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être majoré pour atteindre 6,4 p.c.

Calcul de l'avantage de toute nature relatif à la deuxième voiture de société pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :



- pour la période du 10 juillet 2020 au 31 décembre 2020 inclus : 175 jours (le premier jour de la mise à disposition doit être compté) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :  
 $35.000 \text{ EUR (valeur catalogue)} \times 100 \text{ p.c.} \times 175/366 \text{ (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier)} \times 6/7 \times 6,4 \text{ p.c. (pourcentage-CO}_2\text{)} = 918,03 \text{ EUR.}$

Le montant total de l'avantage de toute nature imposable pour l'année de revenus 2020 s'élève à 1.673,80 EUR (à savoir, 755,77 EUR + 918,03 EUR).

**6. Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise n'a temporairement pas pu utiliser sa voiture de société en raison d'un entretien ou d'une réparation dans un garage ?**

Un travailleur ou un dirigeant d'entreprise est imposé sur l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition respectivement par son employeur ou par l'entreprise. Le fait que le travailleur ou le dirigeant d'entreprise n'a temporairement pas pu utiliser sa voiture de société en raison d'un entretien ou d'une réparation n'interrompt pas la mise à disposition de cette voiture de société respectivement par son employeur ou par l'entreprise, de sorte que cette situation n'a aucune influence sur le calcul de l'avantage de toute nature. Par conséquent, l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de société NE peut PAS le cas échéant être diminué prorata temporis en fonction de la durée de l'entretien ou de la réparation.

En corollaire, lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise peut utiliser un véhicule de remplacement pendant l'entretien ou la réparation de sa voiture de société, il ne faut pas tenir compte de ce véhicule de remplacement pour la détermination de l'avantage de toute nature imposable.



7. Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise dispose temporairement d'une voiture de transition, avant d'avoir la disposition de sa voiture de société « définitive » ? Hypothèse : dans l'attente de disposer de sa voiture de société « définitive » à partir du 1<sup>er</sup> juin 2020, il dispose d'une voiture de transition à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020. La voiture de transition est rendue le 1<sup>er</sup> juin 2020 ; elle a une valeur catalogue de 20.000,00 EUR, une émission de CO<sub>2</sub> de 110 g/km (moteur essence) et a été immatriculée pour la première fois le 5 mai 2018. La voiture de société définitive a une valeur catalogue de 40.000,00 EUR, une émission de CO<sub>2</sub> de 120 g/km (moteur diesel) et a été immatriculée pour la première fois le 31 mai 2020.

Dans ce cas, il peut être tenu compte de la voiture de transition, de sorte que l'avantage de toute nature imposable sera égal à la somme :

- du montant de l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de transition ;
- et du montant de l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de société définitive.

Données relatives à la voiture de transition :

- valeur catalogue : 20.000,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 5.5.2018. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.5.2018. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 94 p.c. pour la période du 1.5.2019 au 30.4.2020 inclus et à 88 p.c. pour la période du 1.5.2020 au 30.4.2021 inclus ;
- l'émission de CO<sub>2</sub> est inférieure à concurrence de 1 grammes à l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 111 g/km pour un moteur essence, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être réduit à 5,4 p.c.



## Calcul de l'avantage de toute nature relatif à la voiture de transition pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 30 avril 2020 inclus : 61 jours (le premier jour de la mise à disposition doit être compté) ;
- pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2020 au 31 mai 2020 inclus : 31 jours (le dernier jour de la mise à disposition ne doit pas être compté) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :

- 20.000 EUR (valeur catalogue) x 94 p.c. x 61/366 x 6/7 x 5,4 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 145,03 EUR ;
- 20.000 EUR (valeur catalogue) x 88 p.c. x 31/366 (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier) x 6/7 x 5,4 p.c. (pourcentage-CO<sub>2</sub>) = 69,00 EUR ;
- avantage de toute nature relatif à la voiture de transition pour l'année de revenus 2020 = 145,03 + 69,00 = 214,03.

MAIS : pour l'année de revenus 2020, l'avantage de toute nature ne peut jamais être inférieur à 1.360,00 EUR x 92/366 (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier), soit 341,85 EUR.

## Données relatives à la voiture de société définitive :

- valeur catalogue : 40.000,00 EUR ;
- le véhicule a été immatriculé pour la première fois le 31.5.2020. Pour le calcul de la période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule, un mois commencé compte pour un mois entier, de sorte qu'il faut commencer à compter à partir du 1.5.2020. Le pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage de toute nature concerné, s'élève à 100 p.c. pour la période du 1.5.2020 au 30.4.2021 inclus ;





- l'émission de CO<sub>2</sub> dépasse à concurrence de 29 grammes l'émission de CO<sub>2</sub> de référence fixée à 91 g/km pour un moteur diesel, de sorte que le pourcentage de base de 5,5 p.c. doit être majoré pour atteindre 8,4 p.c.

Calcul de l'avantage de toute nature relatif à la voiture de société définitive pour l'année de revenus 2020 :

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il est tenu compte du nombre de jours calendrier, ce qui signifie dans ce cas :

- pour la période du 1er juin 2020 au 31 décembre 2020 inclus : 214 jours (le premier jour de la mise à disposition doit être compté) ;
- l'année 2020 est une année bissextile et compte donc 366 jours.

Compte tenu des données précitées, l'avantage de toute nature doit être calculé comme suit :  
 $40.000 \text{ EUR (valeur catalogue)} \times 100 \text{ p.c.} \times 214/366 \text{ (réduction prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier)} \times 6/7 \times 8,4 \text{ p.c. (pourcentage-CO}_2\text{)} = 1.683,93 \text{ EUR.}$

Le montant total de l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de transition et à la voiture de société définitive s'élève pour l'année de revenus 2020 à 2.025,78 EUR (à savoir, 341,85 EUR + 1.683,93 EUR).

**8. Est-ce que le système du 'salary-split', appliqué en cas d'emploi partiel dans une entreprise établie à l'étranger, est également applicable à l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur ?**

En fonction des circonstances de fait (les frais liés à la mise à disposition de la voiture de société sont refacturés à l'entreprise étrangère, la voiture de société est également utilisée par le contribuable à l'étranger, ...), l'avantage de toute nature imposable relatif à la voiture de société peut être ventilé en proportion du salary-split.



Toutefois, lorsque le véhicule est exclusivement utilisé en Belgique (et donc pas à l'étranger), la ventilation en fonction du salary-split ne peut pas être appliquée, de sorte que le montant de l'avantage de toute nature relatif à la voiture de société est totalement imposable en Belgique.

**9. Comment calculer l'avantage de toute nature imposable résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'une camionnette mise gratuitement à disposition ?**

Les véhicules concernés par l'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature en question sont :

- les voitures;
- les voitures mixtes;
- les minibus;
- les véhicules homologués auprès de la DIV dans la catégorie des "camionnettes" mais qui doivent être considérés fiscalement et notamment pour la taxe de circulation comme des voitures, des voitures mixtes ou des minibus (ceci peut par exemple concerner certains monovolumes et tout-terrain de luxe).

L'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule qui répond à la définition fiscale d'une camionnette ne tombe pas dans le régime de l'évaluation forfaitaire visé dans les présentes FAQ. Cet avantage doit donc être compté pour la valeur réelle qu'il a dans le chef du bénéficiaire.

Ainsi, l'avantage doit en principe comme par le passé être déterminé à concurrence de la valeur qu'il a dans le chef du bénéficiaire. En général, la solution peut par conséquent être trouvée dans la réponse à la question : « quel montant le bénéficiaire devrait payer dans des circonstances normales pour obtenir un tel avantage ? ».



10. **Est-ce que l'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature est d'application lorsque l'utilisation privée est limitée à un nombre maximum de kilomètres par an et que le travailleur paye par exemple 0,10 EUR par kilomètre au-delà de la limite fixée ?**

L'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature est bien d'application dans ce cas. Une voiture de société est en effet mise à disposition à des fins personnelles (déplacements domicile-lieu de travail et/ou déplacements purement privés), de sorte qu'un avantage de toute nature doit être déterminé sans avoir égard au fait que les déplacements privés sont limités ou non à un nombre maximum de kilomètres par an et que le travailleur doit payer par exemple 0,10 EUR pour chaque kilomètre qui excède le nombre maximum de kilomètres. Cette intervention peut dans ce cas être considérée comme une intervention personnelle du travailleur qui peut être portée en déduction de l'avantage de toute nature en question. Lorsque l'intervention personnelle dans l'avantage est supérieure à l'avantage évalué forfaitairement, le solde ne peut en aucun cas être porté en déduction ni des rémunérations imposables ni d'autres avantages de toute nature imposables éventuels et ne peut pas non plus être reporté vers une année ultérieure.

11. **Lorsqu'un employeur met à disposition une voiture de société avec une carte de carburant, faut-il imposer, en plus de l'avantage de toute nature imposable résultant de l'utilisation à des fins personnelles de la voiture de société, un avantage de toute nature distinct pour l'utilisation personnelle de la carte de carburant ?**

Lorsqu'un employeur met à disposition tant une voiture de société qu'une carte de carburant, il ne faut imposer qu'un seul avantage de toute nature, à savoir l'avantage de toute nature évalué forfaitairement qui est d'application pour les voitures de société.

12. **Comment calculer l'avantage de toute nature imposable dans le cas d'un contrat de leasing « 6 roues » ? De tels contrats prévoient la mise à disposition d'une voiture de société ainsi que d'un scooter ou d'un vélo.**

Dans ce cas, 2 véhicules sont simultanément mis à disposition du bénéficiaire, de sorte qu'un avantage de toute nature imposable doit être calculé pour les deux véhicules.



Pour la mise à disposition de la voiture de société, l'avantage de toute nature sera évalué forfaitairement alors que l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation personnelle d'un scooter ou d'un vélo est compté pour la valeur réelle qu'il a dans le chef du bénéficiaire. L'avantage doit donc être déterminé à concurrence de la valeur qu'il a dans le chef du bénéficiaire. En général, la solution peut par conséquent être trouvée dans la réponse à la question : « quel montant le bénéficiaire devrait payer dans des circonstances normales pour obtenir un tel avantage ? ».

Lorsqu'une voiture de société est combinée avec un vélo d'entreprise et que ce vélo est effectivement utilisé pour les déplacements du domicile au lieu de travail, il ne faut pas calculer d'avantage de toute nature pour la mise à disposition du vélo d'entreprise.

**13. Quelle est l'influence des absences normales telles que les jours de congé de vacance, les jours de compensation, les jours de récupération, les congés de circonstance, les congés de maladie, etc., sur le calcul de l'avantage de toute nature ?**

Les absences normales telles que les jours de congé de vacance, les jours de compensation, les jours de récupération, les congés de circonstance, les congés de maladie, les jours de formation, les déplacements de service à l'étranger, etc., n'ont aucune influence sur le calcul de l'avantage de toute nature. Dans ce cas, l'avantage évalué forfaitairement NE peut par conséquent PAS être réduit prorata temporis.

En effet, un avantage de toute nature est imposé dès qu'une voiture de société est mise à disposition. Le calcul forfaitaire de cet avantage est totalement indépendant de l'intensité ou de la fréquence de l'utilisation effective de la voiture de société.

Le fait qu'un travailleur ne puisse pas utiliser sa voiture de société en raison par exemple d'un voyage à l'étranger ou d'une maladie temporaire n'enlève rien à la mise à disposition de sa voiture de société par son employeur, de sorte que l'avantage évalué forfaitairement NE peut par conséquent PAS être réduit prorata temporis.



**14. Comment calculer l'avantage de toute nature en cas d'absence de longue durée du travailleur pour cause de maladie grave ?**

Si, dans la convention relative à l'utilisation personnelle d'un véhicule mis à disposition par l'employeur, une clause prévoit la restitution OBLIGATOIRE du véhicule en cas d'absence de longue durée pour cause de maladie grave, aucun avantage de toute nature ne doit être imposé pour cette période si le véhicule est effectivement restitué. Dans ce cas, la mise à disposition est suspendue, de sorte que l'avantage de toute nature imposable peut être réduit prorata temporis pour la période imposable concernée, sur base du nombre de jours calendrier pendant lesquels la mise à disposition a été suspendue.

En revanche, lorsque le travailleur ne doit pas restituer le véhicule (ou le restitue volontairement), un avantage de toute nature sera bien imposé pour la période d'absence de longue durée pour cause de maladie grave. En effet, la mise à disposition du véhicule n'a pas été suspendue pendant la période concernée.

**15. Comment calculer l'avantage de toute nature pour un travailleur qui dispose d'une voiture de société de son employeur, qu'il peut utiliser exclusivement pour des déplacements de service et pour les déplacements domicile-lieu de travail, mais pas pour les déplacements purement privés pendant les week-ends, vacances ou temps libre, etc. ?**

Dans ce cas, le travailleur dispose d'une voiture de société qu'il peut utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail. Par conséquent, il est bien question ici d'une utilisation à des fins personnelles de la voiture de société et l'avantage qui en résulte doit être évalué sur base forfaitaire.

Le fait que le travailleur ne puisse pas utiliser la voiture de société de son employeur pour des déplacements purement privés pendant les week-ends, vacances ou temps libre, pour faire des achats privés, etc., n'implique aucunement que l'avantage de toute nature évalué forfaitairement doive en corollaire être réduit. En effet, ce principe est inhérent au système d'évaluation forfaitaire



de l'avantage qui est applicable ici : la détermination forfaitaire de l'avantage est indépendante de l'intensité ou de la fréquence de l'utilisation effective du véhicule.

**16. Comment calculer l'avantage de toute nature lorsqu'un employeur met des voitures de pool à disposition de ses travailleurs ?**

Lorsqu'un travailleur a la disposition d'une voiture faisant partie d'un pool de véhicules, qu'il peut utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail et/ou pour les déplacements purement privés pendant les week-ends, vacances ou temps libre, pour faire des achats privés, etc., un avantage de toute nature évalué forfaitairement doit être imposé, compte tenu de l'utilisation à des fins personnelles qui est faite du véhicule.

Lorsqu'un travailleur utilise différentes voitures de pool qui ont une valeur catalogue et/ou une émission de CO<sub>2</sub> différente, il faut tenir compte, pour la fixation de l'avantage imposable d'un mois donné, de la voiture de pool qui a été la plus utilisée durant ce mois par le travailleur concerné.

**17. Un travailleur n'a pas la disposition habituelle d'une voiture de pool. Pour des raisons familiales exceptionnelles, le travailleur doit rentrer chez lui d'urgence et peut à cet effet utiliser une voiture de pool de son employeur à titre exceptionnel. Faut-il imposer dans ce cas un avantage de toute nature ?**

Il s'agit ici de circonstances très exceptionnelles en raison desquelles un employeur autorise exceptionnellement l'utilisation d'une voiture de pool. Dans ce cas, l'utilisation purement fortuite par un travailleur d'un véhicule de l'employeur pour un court déplacement doit être considérée comme un avantage social non imposable.

Cette position s'applique également, comme c'est d'ailleurs déjà le cas, lorsqu'un travailleur effectue de manière purement fortuite, quelles que soient les circonstances, un court déplacement avec une voiture de pool.



**18. Comment calculer l'avantage de toute nature lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise d'une entreprise exploitant un garage utilise en alternance différents véhicules que le garage met à la disposition de ses travailleurs et dirigeants d'entreprise pour leurs déplacements domicile – lieu de travail et/ou pour leurs déplacements purement privés pendant les weekends, les vacances ou temps libres, pour faire des achats privés, etc. ?**

Les garages disposent de différents véhicules qui sont utilisés à de nombreuses fins (des voitures de remplacement pour les clients, des voitures d'essai pour les clients potentiels, des voitures de société pour les travailleurs et dirigeants d'entreprise, etc.). Le travailleur ou le dirigeant d'entreprise ne dispose pas d'une voiture de société « fixe », mais utilise alternativement, pour ses déplacements domicile – lieu de travail et/ou pour ses déplacements purement privés pendant les weekends, les vacances ou temps libres, pour faire des achats privés, etc., différents véhicules et ce en fonction des disponibilités du moment dans le garage.

Dans ce cas, il faut tenir compte, pour la détermination de l'avantage imposable d'un mois donné, du véhicule qui est le plus utilisé par le travailleur ou le dirigeant concerné dans le courant de ce mois (cf. FAQ n° 16 – détermination de l'avantage imposable pour les voitures de pool).

En revanche, lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise dispose du véhicule A durant les deux premières semaines d'un mois donné, et ensuite du véhicule B jusqu'à la fin de ce mois, il n'est pas question d'une utilisation alternée de différents véhicules, de sorte que la règle précitée n'est pas applicable. Dans ce dernier cas, l'avantage de toute nature imposable de ce mois est égal à la somme de l'avantage résultant de l'utilisation du véhicule A (diminué prorata temporis) et de l'avantage résultant de l'utilisation du véhicule B (diminué prorata temporis).



19. Les prix catalogue des véhicules peuvent varier au cours du temps. Quel prix catalogue faut-il précisément prendre en compte pour le calcul de l'avantage de toute nature ? S'agit-il du prix catalogue initial du véhicule qui est applicable pour l'année de fabrication, de celui qui est applicable au moment de l'achat, ou de celui qui est applicable au moment de la première immatriculation ?

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il faut tenir compte du prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier.

Le prix catalogue peut différer selon que le prix est garanti ou pas par le concessionnaire lors de la commande du véhicule.

Lorsque le prix est garanti, il faut tenir compte du prix catalogue du véhicule concerné à l'état neuf lors d'une vente à un particulier tel que ce prix est d'application au moment de la commande de ce véhicule.

Lorsque le prix n'est pas garanti, il faut tenir compte du prix catalogue à l'état neuf lors d'une vente à un particulier tel que ce prix est d'application au moment de la facturation de ce véhicule à l'état neuf.

20. Dès lors que tous les véhicules diminuent de valeur avec le temps, la valeur catalogue est adaptée à l'aide d'un pourcentage qui tient compte du nombre de mois écoulés depuis la première immatriculation du véhicule concerné. A cet égard, peut-il être tenu compte d'une première immatriculation du véhicule à l'étranger ou est-ce la première immatriculation à la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV) qui est déterminante ?

Pour la diminution de la valeur catalogue en fonction du nombre de mois écoulés depuis la première immatriculation du véhicule concerné, il peut être tenu compte d'une première immatriculation de ce véhicule à l'étranger.





21. **Pour la détermination de la valeur catalogue d'un véhicule de démonstration ou de direction avec plaque marchande (généralement appelée 'plaque Z'), est-il tenu compte de l'âge de ce véhicule ? En effet, ces véhicules ne sont pas inscrits à la DIV.**

Dans ce cas, il peut être tenu compte de la date d'inscription du véhicule concerné dans le registre-TVA spécifique pour les véhicules de direction tel que visé dans la circulaire-TVA n° 9 du 30 juillet 1985, en particulier à partir du point 28.

22. **De quel prix catalogue faut-il tenir compte lorsque la voiture de société a été achetée à l'étranger ? Faut-il prendre en compte le prix catalogue applicable à l'étranger ou celui applicable en Belgique ?**

Pour la détermination de la valeur catalogue, il faut toujours tenir compte du prix catalogue du véhicule concerné applicable en Belgique, que le véhicule ait été acheté en Belgique ou à l'étranger. Toutefois, lorsque le véhicule concerné n'est pas commercialisé sur le marché belge et qu'il n'existe donc pas pour ce véhicule de prix catalogue en Belgique, il faut tenir compte, pour le calcul de l'avantage de toute nature, du prix catalogue applicable à l'étranger.

23. **Lorsque le véhicule mis à disposition est une voiture d'occasion, quelle « TVA réellement payée » faut-il prendre en considération pour le calcul de l'avantage de toute nature ? S'agit-il de la TVA qui est réellement payée au moment où la voiture est achetée à l'état neuf ou de la TVA qui est réellement payée au moment de la vente d'occasion ?**

Pour calculer l'avantage de toute nature, il faut prendre en considération la TVA qui est réellement payée au moment de la vente d'occasion.

Toutefois, lorsque l'employeur achète un véhicule d'occasion auprès d'un assujetti-revendeur en application du régime particulier d'imposition de la marge bénéficiaire, le montant de la TVA n'est pas mentionné sur la facture mais le vendeur doit préciser sur la facture ce qui suit : « Livraison soumise au régime particulier d'imposition de la marge bénéficiaire : TVA non déductible ». Dans ce cas, aucune TVA n'entre en compte dans la base de calcul de l'avantage de toute nature.



**24. Faut-il tenir compte de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) relative à une réduction, dans le cadre de la détermination de la valeur catalogue de la voiture de société ?**

Pour la détermination de la valeur catalogue, il faut tenir compte de la TVA réellement payée.

Ceci signifie concrètement que lorsque le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, s'élève à 30.000 EUR hors TVA et qu'une réduction de 3.000 EUR est consentie, la TVA réellement payée s'élève à 5.670 EUR (21 p.c. de TVA sur le prix catalogue diminué de la réduction, à savoir sur 27.000 EUR) et PAS à 6.300 EUR (21 p.c. de TVA sur le prix catalogue de 30.000 EUR).

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il faut tenir compte pour le véhicule concerné d'une valeur catalogue de 35.670 EUR (à savoir le prix catalogue de 30.000 EUR sans tenir compte d'une quelconque réduction, majoré de la TVA réellement payée de 5.670 EUR) et PAS de 36.300 EUR (à savoir le prix catalogue de 30.000 EUR sans tenir compte d'une quelconque réduction, majoré à concurrence de 21 p.c. de TVA). En effet, pour la détermination de la valeur catalogue, il ne peut être tenu compte d'aucune réduction, diminution, rabais ou ristourne, mais il faut bien tenir compte de la TVA réellement payée.

**25. Quelle est l'influence des réductions « fleet » ou des réductions à l'occasion d'actions spéciales sur la valeur catalogue de la voiture de société ?**

Par valeur catalogue, il faut entendre le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, options et taxe sur la valeur ajoutée réellement payée comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes.

Compte tenu de ce qui précède, il ne peut pas non plus être tenu compte, pour la détermination de la valeur catalogue, des réductions « fleet » ni des réductions à l'occasion d'actions spéciales.



**26. Comment calculer l'avantage de toute nature lorsque des packages d'options sont offerts gratuitement ou à prix réduit, par exemple à l'occasion d'une action spéciale ?**

Pour la détermination de la valeur catalogue, il faut tenir compte des options et de la TVA réellement payée, mais il ne peut pas être tenu compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes.

Ceci signifie concrètement que lorsque le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, s'élève à 30.000 EUR hors TVA et qu'un package d'options d'une valeur de 3.000 EUR hors TVA est offert gratuitement à l'occasion d'une action spéciale, la TVA réellement payée s'élève à 6.300 EUR (à savoir 21 p.c. de TVA sur le prix catalogue de 30.000 EUR).

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il faut tenir compte pour le véhicule concerné d'une valeur catalogue de 39.300 EUR (à savoir le prix catalogue de 30.000 EUR majoré de la TVA réellement payée de 6.300 EUR et majoré du package d'options d'une valeur de 3.000 EUR offert gratuitement).

Par contre, lorsque ce même package d'options n'est pas offert gratuitement mais à un prix réduit à 2.000 EUR hors TVA, la TVA réellement payée s'élève à 6.720 EUR (à savoir 21 p.c. de TVA sur la somme du prix catalogue de 30.000 EUR et du package d'options acheté pour 2.000 EUR).

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il faut tenir compte pour le véhicule concerné d'une valeur catalogue de 39.720 EUR (à savoir le prix catalogue de 30.000 EUR majoré de la TVA réellement payée de 6.720 EUR et majoré du package d'options d'une valeur de 3.000 EUR).



27. Le prix d'un package d'options est la plupart du temps moins élevé que la somme des prix de chaque option prise individuellement contenue dans ce package. Pour la détermination de la valeur catalogue, faut-il tenir compte du prix du package d'options ou de la somme des prix de chaque option prise individuellement contenue dans ce package ?

Dans ce cas, il faut faire une distinction selon que le package d'options concerné est disponible sur le marché des particuliers ou pas.

Lorsque le package d'options est disponible uniquement sur le marché des professionnels, et donc pas sur le marché des particuliers, il faut tenir compte, pour la détermination de la valeur catalogue, de la somme des prix de chaque option prise individuellement contenue dans le package, qui sont d'application sur le marché des particuliers. Le texte légal fait en effet référence au prix à l'état neuf lors d'une vente à un particulier.

Par contre, lorsque le package d'options est bien disponible sur le marché des particuliers, il faut tenir compte, pour la détermination de la valeur catalogue, du prix de ce package d'options tel qu'il est d'application sur le marché des particuliers.

A cet égard, l'attention est encore attirée sur la notion de « package d'options disponible sur le marché des particuliers ». Sont visés par cette notion les packages d'options constitués par les constructeurs ou les importateurs et qui sont offerts comme tels sur le marché des particuliers à un prix officiel déterminé par eux.

Par conséquent, ne sont pas visés ici les packages d'options constitués par un concessionnaire local lui-même, que ce dernier offre dans le cadre d'actions promotionnelles à un prix inférieur à la somme des prix de chaque option prise individuellement contenue dans ce package. Dans ce cas, il s'agit d'une remise commerciale offerte par le concessionnaire local qui ne peut pas être prise en compte pour la détermination de la valeur catalogue.



**28. Lorsqu'un constructeur ou un importateur diminue (temporairement), dans le cadre d'une action promotionnelle, le prix catalogue d'un véhicule déterminé et qualifie cette diminution de prix dans les campagnes publicitaires d' « avantage client », faut-il considérer cet « avantage client » comme une réduction qui ne peut pas être prise en compte pour le calcul de l'avantage de toute nature ?**

Lorsque le prix catalogue est (temporairement) réduit suite à une action promotionnelle, ce prix catalogue réduit sert de base de calcul pour l'avantage de toute nature pour autant que ce prix (temporaire) soit effectivement repris par le constructeur/importateur comme nouveau prix catalogue dans ses listes de prix et soit d'application générale lors d'une vente à un particulier.

Lorsqu'à l'occasion d'actions promotionnelles des packages d'options sont offerts à un prix inférieur à la somme des prix de chaque option prise individuellement contenue dans le package, c'est le prix inférieur de ce package qui sert de base de calcul pour l'avantage de toute nature pour autant que ce package soit effectivement repris par le constructeur/importateur comme package d'options spécifique dans ses listes de prix et soit d'application générale lors d'une vente à un particulier.

Lorsque suite à une action promotionnelle un véhicule est équipé d'un package d'options et que ce véhicule équipé dudit package d'options est proposé au même prix catalogue qu'auparavant, c'est ce prix catalogue qui sert de base de calcul pour l'avantage de toute nature pour autant que le prix de ce véhicule équipé de ce package d'options soit effectivement repris par le constructeur/importateur comme nouveau prix catalogue dans ses listes de prix et soit d'application générale lors d'une vente à un particulier.

Il est sans incidence que le constructeur/importateur qualifie, dans les campagnes publicitaires, l'avantage qui découle pour le client des réductions de prix strictement précisées ci-dessus, d' « avantage client ». Un tel « avantage client » n'est alors pas considéré comme une réduction. L'avantage de toute nature est dans ce cas calculé en tenant compte des réductions de prix strictement précisées ci-dessus.



En revanche, lorsque les conditions précisées ci-avant ne sont pas remplies, il s'agit nécessairement d'une réduction qui ne peut pas être prise en compte pour le calcul de l'avantage de toute nature (voir à ce sujet la FAQ n° 26 pour le cas où les packages d'options offerts gratuitement ou à un prix réduit ne sont pas effectivement repris par le constructeur/importateur comme packages spécifiques dans ses listes de prix et ne sont pas d'application générale lors d'une vente à un particulier).

**29. Pour la détermination de la valeur catalogue, faut-il faire une distinction entre d'une part les options et d'autre part les accessoires ?**

Non. Pour la détermination de la valeur catalogue, aucune distinction entre options et accessoires ne doit être faite. La notion d'« options » recouvre également, au sens fiscal du terme, les accessoires ajoutés au véhicule.

**30. Pour le calcul de l'avantage de toute nature, faut-il tenir compte des accessoires payés par l'employeur qui sont ajoutés au véhicule après son achat? Le cas échéant, est-ce que la diminution de la valeur catalogue en fonction du nombre de mois écoulés depuis la première immatriculation du véhicule concerné, peut être appliquée à la valeur catalogue majorée, même si ces accessoires n'étaient pas encore présents au moment de la première immatriculation du véhicule ?**

Lorsque des accessoires payés par l'employeur sont ajoutés au véhicule après son achat, ces accessoires doivent être pris en compte pour le calcul de l'avantage de toute nature.

La diminution de la valeur catalogue en fonction du nombre de mois écoulés depuis la première immatriculation du véhicule concerné, peut être appliquée à la valeur catalogue du véhicule comprenant les accessoires qui ont été ajoutés après l'achat.



31. Un employeur a autorisé un travailleur à utiliser un véhicule de service pour ses déplacements domicile – lieu de travail et pour ses autres déplacements privés. Ce véhicule de service est équipé d'un certain nombre d'options spécifiques qui sont essentielles pour l'exercice de son activité professionnelle. Faut-il ajouter la valeur des options spécifiques à la valeur catalogue du véhicule pour déterminer l'avantage de toute nature imposable ?

S'il s'agit d'options techniques très spécifiques qui sont inhérentes à la profession concernée telles que peuvent l'être par exemple pour un policier ou un pompier, un gyrophare, une sirène, un projecteur, une radio de service, etc., la valeur de telles options ne doit pas être ajoutée à la valeur catalogue du véhicule pour déterminer l'avantage de toute nature imposable.

32. Un employeur met une voiture de société à disposition d'un travailleur handicapé. Ce véhicule est cependant spécifiquement adapté aux (ou transformé en fonction des) problèmes physiques du travailleur. Comment calculer l'avantage de toute nature dans ce cas ?

Les frais exposés afin d'adapter ou transformer le véhicule mis à disposition en fonction des problèmes physiques du bénéficiaire de l'avantage ne sont pas ajoutés à la valeur catalogue à condition que les mêmes adaptations ou transformations ne soient pas mises également à disposition de bénéficiaires ne souffrant pas de tels problèmes physiques. Ainsi, une adaptation remplaçant les pédales d'accélérateur, de frein, et d'embrayage par un système au volant ne sera pas ajoutée à la valeur catalogue. En revanche, les frais exposés pour l'installation d'une boîte de vitesse automatique seront bien pris en compte dans la base de calcul parce que des personnes sans problèmes physiques peuvent également obtenir une telle option.

Ces frais doivent être clairement ventilés sur la facture.



33. Un employeur met une voiture de société à disposition de son travailleur et conclut par ailleurs un contrat d'entretien avec son garagiste qui prévoit un entretien de la voiture de société pendant les 150.000 premiers kilomètres. Faut-il considérer ce contrat comme une option dont il faut tenir compte pour le calcul de l'avantage de toute nature ?

Lorsqu'un employeur met une voiture de société à disposition de son travailleur et conclut également pour cette même voiture un contrat avec son garagiste dans lequel il est prévu un entretien de la voiture de société pendant les 150.000 premiers kilomètres, il ne faut pas considérer ce contrat et l'indemnité que l'employeur doit payer à cet effet, comme une option mais comme un paiement anticipé de l'entretien de la voiture de société. Il ne faut dès lors pas tenir compte de ce contrat pour déterminer la valeur catalogue du véhicule.

34. Une entreprise met une voiture de société d'une valeur catalogue de 50.000 EUR à disposition de son dirigeant d'entreprise. L'entreprise paie 90 p.c. de la valeur catalogue et est propriétaire du véhicule à concurrence de 90 p.c. Le dirigeant d'entreprise paie les 10 p.c. restants et est propriétaire de ce véhicule à concurrence de 10 p.c. Comment calculer l'avantage de toute nature dans ce cas ?

Dans ce cas, l'entreprise ne met à la disposition de son dirigeant d'entreprise que 90 p.c. de la voiture de société puisque l'entreprise et le dirigeant d'entreprise en sont propriétaires à concurrence de respectivement 90 p.c. et 10 p.c. Par conséquent, il faut tenir compte, pour le calcul de l'avantage de toute nature, d'une valeur catalogue de 45.000 EUR, à savoir 90 p.c. de 50.000 EUR.

35. Quelles données relatives au calcul de l'avantage de toute nature imposable doivent être mentionnées sur les fiches de revenus 281.10 ou 281.20 ?

Seul le montant de l'avantage de toute nature imposable résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur doit être mentionné sur les fiches de revenus. Le nombre de kilomètres ne doit plus être mentionné sur les fiches de revenus qui doivent être établies pour les revenus payés ou attribués à partir du 1.1.2012.





**36. Dans quelle rubrique de la fiche 281.10 ou 281.20 faut-il mentionner le montant de l'avantage de toute nature ?**

Fiche 281.10 – travailleurs

Il faut faire une distinction selon que le véhicule :

- soit est utilisé exclusivement pour des déplacements purement privés (temps libre) ;
- soit est utilisé exclusivement pour des déplacements individuels domicile - lieu de travail ;
- soit est utilisé de manière mixte (pour des déplacements purement privés et pour des déplacements individuels domicile – lieu de travail).

Par déplacements individuels domicile – lieu de travail, il faut entendre les déplacements domicile – lieu de travail qui ne cadrent pas avec le transport collectif organisé.

**a. Véhicule utilisé exclusivement pour des déplacements purement privés.**

L'avantage de toute nature doit être mentionné pour son montant total au cadre 9, rubrique b) « Avantages de toute nature ».

**b. Véhicule utilisé exclusivement pour des déplacements individuels domicile – lieu de travail.**

L'avantage de toute nature doit être mentionné pour son montant total au cadre 17 « Intervention dans les frais de déplacement », rubrique c) « Autre moyen de transport ».

Ceci signifie concrètement que l'exonération à concurrence de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021 peut être appliquée sur l'avantage de toute nature, pour autant que le travailleur ne revendique pas ses frais professionnels réels.



Pour pouvoir mentionner le montant total de l'avantage au cadre 17 « Intervention dans les frais de déplacement », rubrique c) « Autre moyen de transport », il doit être bien établi que le travailleur utilise effectivement et exclusivement le véhicule mis à disposition pour ses déplacements domicile – lieu de travail.

Pour le calcul du précompte professionnel dû, l'employeur peut tenir compte de l'exonération visée ci-avant de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021 à condition que le travailleur confirme par écrit à son employeur qu'il ne revendiquera pas ses frais professionnels réels à l'occasion de la déclaration de ses revenus pour l'année concernée.

**c. Véhicule utilisé de manière mixte (pour des déplacements purement privés et pour des déplacements individuels domicile – lieu de travail).**

L'avantage de toute nature n'est plus calculé en fonction de la distance en kilomètres (25 ou plus de 25 kilomètres aller simple) entre le domicile et le lieu fixe de travail (5.000 km ou 7.500 km), mais sur base de la valeur catalogue du véhicule mis à disposition.

Etant donné que le nouveau mode de calcul forfaitaire de l'avantage n'a plus aucun lien avec la distance en kilomètres des déplacements domicile – lieu de travail et est totalement indépendant de l'intensité ou de la fréquence de l'utilisation effective du véhicule et de son mode d'utilisation (déplacements purement privés ou déplacements domicile – lieu de travail), on ne trouve plus de critère dans le nouveau mode de calcul pour ventiler l'avantage entre les déplacements purement privés et les déplacements domicile – lieu de travail.

L'intention n'était toutefois pas de supprimer, avec l'introduction du nouveau mode de calcul, l'exonération à concurrence de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021, pour les travailleurs qui utilisent le véhicule pour des déplacements domicile – lieu de travail.



Pour cette raison, l'avantage sera ventilé comme suit sur la fiche 281.10, pour les véhicules qui sont utilisés de manière mixte (pour des déplacements purement privés et pour des déplacements individuels domicile – lieu de travail) :

- à concurrence de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021, au cadre 17 « Intervention dans les frais de déplacement », rubrique c) « Autre moyen de transport ».

Ceci signifie concrètement que l'exonération à concurrence de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021, peut être appliquée sur l'avantage de toute nature, pour autant que le travailleur ne revendique pas ses frais professionnels réels ;

- la différence (valeur de l'avantage déterminée forfaitairement suivant le nouveau mode de calcul, diminuée à concurrence de maximum 410 EUR) au cadre 9, rubrique b) « Avantages de toute nature ».

Pour pouvoir effectuer cette ventilation, il doit être bien établi que le travailleur utilise effectivement le véhicule mis à disposition pour ses déplacements domicile – lieu de travail.

Pour le calcul du précompte professionnel dû, l'employeur peut tenir compte de l'exonération visée ci-avant de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021 à condition que le travailleur confirme par écrit à son employeur qu'il ne revendiquera pas ses frais professionnels réels à l'occasion de la déclaration de ses revenus pour l'année concernée.

Lorsque le travailleur revendique ses frais professionnels réels (et ne peut donc pas revendiquer l'exonération de 410 EUR), ce qui précède n'a pas d'implications sur le montant de ses frais professionnels déductibles relatifs aux déplacements domicile – lieu de travail. L'application des dispositions de l'article 66, §5, alinéa 3, du Code des impôts sur les revenus 1992 (tel qu'introduit par l'article 40 de la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses – Moniteur Belge du 30.12.2011 – 4<sup>ème</sup> éd.) reste donc inchangée. Ceci signifie concrètement que les frais professionnels relatifs aux



déplacements domicile – lieu de travail (fixés forfaitairement à 0,15 EUR par kilomètre parcouru), ne peuvent jamais dépasser, pour un véhicule mis à disposition par l'employeur et pouvant être utilisé à des fins personnelles, la valeur totale de l'avantage de toute nature évalué forfaitairement. Cette valeur totale comprend donc tant le montant qui est mentionné à concurrence de maximum 410 EUR pour l'exercice d'imposition 2021, au cadre 17 « Intervention dans les frais de déplacement », rubrique c) « Autre moyen de transport », que le montant restant qui est mentionné au cadre 9, rubrique b) « Avantages de toute nature ». Pour l'application de l'article 66, §5, alinéa 3, précité, ce montant est le cas échéant majoré de l'intervention personnelle du bénéficiaire.

#### Fiche 281.20 – dirigeants d'entreprise

L'avantage de toute nature doit être mentionné au cadre 9, rubrique c) « Avantages de toute nature ».

#### **37. Un employeur met une voiture de société à disposition de son travailleur. L'employeur charge toutefois le travailleur de prendre un ou plusieurs collègues en covoiturage sur le trajet vers son lieu fixe de travail. Peut-on parler dans ce cas de transport collectif organisé par l'employeur et comment calculer l'avantage de toute nature ?**

Lorsqu'un travailleur reçoit de son employeur la disposition d'une voiture de société et qu'il doit, sur ordre de son employeur, prendre un ou plusieurs collègues en covoiturage sur le trajet vers son lieu fixe de travail, il ne sera désormais question de « transport collectif organisé » par l'employeur que si les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- l'employeur doit d'une part fixer les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif, et d'autre part surveiller son utilisation par les travailleurs. En outre, les règles d'utilisation du transport collectif organisé ainsi que les conditions relatives aux indemnités doivent être reprises dans une convention collective ou dans des conventions individuelles écrites conclues entre l'employeur ou le groupe d'employeurs et chaque travailleur ;
- la part du covoiturage (à savoir le trajet du domicile au lieu de travail effectué par plusieurs personnes ensemble dans une seule et même voiture) dans le trajet total domicile – lieu fixe



de travail, doit être **essentielle**. Ceci signifie concrètement que la part du covoiturage dans le trajet total domicile – lieu fixe de travail, doit s'élever pour le travailleur-chauffeur à au moins 80 p.c. ;

- **en outre, le véhicule concerné ne peut pas être utilisé pour des déplacements purement privés.**

Dans ce cas, on considère que le trajet total domicile – lieu de travail (y compris donc la partie de trajet relative aux déplacements individuels domicile – lieu de travail qui s'élève à moins de 20 p.c. du trajet total domicile – lieu de travail) est effectué dans le cadre du « transport collectif organisé », de sorte que l'avantage qui en résulte pour le travailleur-chauffeur est exonéré à titre d'avantage social (comme cela a toujours été le cas pour les travailleurs-passagers).

Dans tous les autres cas (aucunes règles ni modalités fixées pour l'utilisation du transport collectif, part du covoiturage dans le trajet total domicile – lieu fixe de travail s'élevant pour le travailleur-chauffeur à moins de 80 p.c. et/ou utilisation privée permise), on considère que le covoiturage avec un véhicule mis à disposition par l'employeur, ne constitue pas pour le travailleur-chauffeur un transport collectif organisé, de sorte que l'exonération à titre d'avantage social ne peut pas être appliquée. Dans ce cas, un avantage de toute nature devra être imposé conformément aux dispositions reprises dans la FAQ n° 36.

### **38. Comment est calculée la part de covoiturage (carpooling) de 80% pour le travailleur-chauffeur en cas de transport collectif organisé ?**

La part de covoiturage de 80% pour le travailleur-chauffeur doit être calculée en comparant le trajet en covoiturage (à savoir le trajet du domicile au lieu de travail effectué par plusieurs personnes ensemble dans une seule et même voiture) à son trajet normal domicile-lieu de travail (à savoir le trajet qu'il devrait normalement effectuer s'il ne devait pas aller prendre un (des) collègue(s)).

La FAQ n° 37 vise toutefois le cas où le travailleur-chauffeur ne doit pas effectuer de détour pour aller chercher son (ses) collègue(s). Il le (les) prend en effet sur son chemin vers son lieu fixe de



travail. Dans ce cas, le trajet en covoiturage doit également être comparé à son trajet normal domicile-lieu de travail, étant entendu que le trajet normal domicile-lieu de travail est dans ce cas égal au trajet total domicile-lieu de travail puisqu'il n'effectue pas de détour.

**39. Lorsque les conditions régissant le transport collectif organisé avec un véhicule mis à disposition par l'employeur sont remplies, faut-il encore mentionner quelque chose au cadre 17, rubrique b) de la fiche de rémunérations 281.10 ?**

Lorsque toutes les conditions (voir FAQ n° 37) régissant le transport collectif organisé avec un véhicule mis à disposition par l'employeur sont remplies, l'avantage qui en résulte pour le bénéficiaire doit être exonéré à titre d'avantage social, de sorte qu'il ne faut rien mentionner sur la fiche 281.10.

**40. Lorsque les conditions énoncées dans la FAQ n° 37 pour le travailleur-chauffeur ne sont pas remplies et que le covoiturage avec un véhicule mis à disposition par son employeur ne peut donc pas être considéré comme un transport collectif organisé, peut-il encore bénéficier d'une exonération pour un montant limité au prix d'un abonnement première classe en train pour la distance effectuée en covoiturage ?**

Lorsque les conditions énoncées dans la FAQ n° 37 ne sont pas remplies et que le covoiturage avec un véhicule mis à disposition par son employeur ne peut donc pas être considéré comme un transport collectif organisé, l'avantage de toute nature imposable dans le chef du travailleur-chauffeur doit être mentionné dans une fiche 281.10 en opérant la ventilation décrite dans la FAQ n° 36. Cet avantage n'entre en considération ni totalement ni partiellement pour l'exonération visée à l'article 38, § 1er, alinéa 1er, 9°, b, CIR 92 (exonération pour un montant limité au prix d'un abonnement première classe en train pour la distance effectuée en covoiturage).



#### 41. De quel taux d'émission CO<sub>2</sub> doit-on tenir compte pour déterminer l'avantage de toute nature imposable ?

Suite aux nouvelles réglementations européennes, toutes les nouvelles voitures qui sont immatriculées doivent, à partir du 01.09.2018, subir un test d'émission, de consommation et de CO<sub>2</sub> plus sévère. Le nouveau test **WLTP** plus dynamique (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) remplace le test **NEDC** existant (New European Driving Cycle).

Jusqu'au 31.12.2020 inclus, les constructeurs d'automobiles **doivent**, pour les voitures WLTP, encore calculer une valeur NEDC théorique à partir de leur valeur WLTP. Cette valeur théorique est aussi appelée la valeur « NEDC 2.0 ».

A partir du 01.01.2021 les constructeurs d'automobiles **peuvent (optionnel)** pour les voitures WLTP encore calculer une valeur NEDC 2.0 mais ne doivent plus le faire, excepté pour les nouvelles voitures pour lesquelles la valeur CO<sub>2</sub> NEDC mesurée s'élève à moins de 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Pour ces véhicules, les constructeurs d'automobiles doivent encore, jusqu'au 31.12.2022 inclus, mentionner une valeur NEDC 2.0 sur le certificat de conformité européen (Certificate of Conformity, ci-après, COC). Dans le cas où le constructeur d'automobiles mentionne encore optionnellement sur le COC la valeur NEDC 2.0, la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) du SPF Mobilité et transports continuera à enregistrer cette valeur NEDC 2.0.

Concrètement, cela signifie qu'à partir du 01.01.2021, les véhicules en circulation seront ceux qui :

- sont encore homologués suivant l'ancien test NEDC et pour lesquels le constructeur d'automobiles n'a mentionné sur le COC qu'une valeur NEDC (« NEDC 1.0 ») ;
- sont homologués suivant le nouveau test WLTP et pour lesquels le constructeur d'automobiles a mentionné sur le COC à la fois une valeur NEDC 2.0 et une valeur WLTP ;
- sont homologués suivant le nouveau test WLTP et pour lesquels le constructeur d'automobiles n'a mentionné sur le COC qu'une valeur WLTP.

Dans l'état actuel de la législation, l'avantage de toute nature imposable doit être déterminé en tenant compte du **taux d'émission CO<sub>2</sub> du véhicule, tel qu'il est disponible auprès de la DIV.**



Le texte légal ne précise **pas** clairement si l'on doit prendre la valeur NEDC ou plutôt la valeur WLTP.

C'est pourquoi, pour déterminer l'avantage de toute nature imposable, il doit être tenu compte de :

- la valeur CO<sub>2</sub> NEDC 1.0 lorsque le véhicule ne dispose que d'une seule valeur NEDC ;
- la valeur CO<sub>2</sub> WLTP lorsque le véhicule ne dispose que d'une seule valeur WLTP ;
- la valeur CO<sub>2</sub> NEDC 2.0 ou la valeur WLTP CO<sub>2</sub> (libre choix) lorsque le véhicule dispose autant d'une valeur NEDC 2.0 que d'une valeur WLTP.

Le point de vue précité est applicable jusqu'à ce que, le cas échéant, de nouvelles dispositions légales en la matière soient prises.

Pour vérifier si un véhicule dispose de 2 taux d'émission CO<sub>2</sub> (WLTP et NEDC 2.0), le COC du véhicule peut être consulté. Le COC d'un véhicule disposant de 2 taux d'émission de CO<sub>2</sub> comprend à la fois un tableau (rubrique 49.1) comprenant les valeurs NEDC de consommation et de CO<sub>2</sub> qu'un tableau (rubrique 49.4) comprenant les valeurs WLTP de consommation et de CO<sub>2</sub>. Le certificat d'immatriculation du véhicule (établi avant le 01.07.2019), ne mentionne par contre qu'une seule valeur et ne précise pas de quelle valeur il s'agit (WLTP ou NEDC). A partir de 01.07.2019, le certificat d'immatriculation ne mentionne plus aucune valeur CO<sub>2</sub> mais, via l'application « Ma voiture, ma plaque », vous pouvez obtenir le statut administratif de votre véhicule sur le site web de la DIV en introduisant votre numéro de châssis. Ce statut administratif mentionne notamment la/les valeur(s) CO<sub>2</sub> de votre véhicule.

Comme déjà précisé ci-avant, il doit s'agir de la valeur NEDC ou de la valeur WLTP telle que disponible auprès de la DIV. En principe, la valeur NEDC ou la valeur WLTP correspond respectivement à la valeur NEDC mentionnée dans le tableau à la rubrique 49.1 ou à la valeur WLTP mentionnée dans le tableau à la rubrique 49.4 du COC du véhicule (valeur CO<sub>2</sub> « pondérée, combinée » pour les véhicules électriques rechargeables ; valeur CO<sub>2</sub> « combinée » pour les autres motorisations).





Lorsque le COC mentionne un taux d'émission de CO<sub>2</sub> (NEDC et/ou WLTP) mais que le certificat d'immatriculation n'en mentionne pas et que la DIV ne dispose d'aucune information relative au taux d'émission de CO<sub>2</sub>, le taux d'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule concerné doit être déterminé pour le calcul de l'avantage de toute nature comme suit :

- si le véhicule est entraîné par un moteur à essence, au LPG ou au gaz naturel, ce véhicule est assimilé à un véhicule émettant un taux de CO<sub>2</sub> de 205 g/km ;
- si le véhicule est entraîné par un moteur au diesel, ce véhicule est assimilé à un véhicule émettant un taux de CO<sub>2</sub> de 195 g/km.

**42. Comment calculer l'avantage de toute nature lorsqu'une voiture de société roule tant au LPG qu'à l'essence ? En effet, les voitures qui roulent tant au LPG qu'à l'essence ont une émission de CO<sub>2</sub> plus élevée lorsqu'elles roulent à l'essence.**

On peut supposer que les voitures qui sont équipées d'une installation LPG roulent en principe également avec ce carburant (le LPG est en effet moins cher que l'essence). L'avantage de toute nature peut dès lors dans ce cas être calculé en tenant compte de l'émission de CO<sub>2</sub> la plus basse, à savoir celle du LPG.

Lorsqu'il ressort des faits que le LPG est à peine utilisé pour rouler ou ne l'est jamais, l'avantage devra alors être calculé en tenant compte de l'émission de CO<sub>2</sub> de l'essence.

**43. Comment calculer l'avantage de toute nature pour une voiture de société qui est exclusivement propulsée par un moteur électrique ?**

Pour une voiture de société qui est exclusivement propulsée par un moteur électrique, avec en conséquence une émission de 0 gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre, il faut appliquer un pourcentage CO<sub>2</sub> de 4 p.c., à savoir le pourcentage de base minimum en vigueur, pour la détermination de l'avantage de toute nature imposable.



**44. Peut-on diminuer l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis à disposition par l'employeur, de l'intervention personnelle du bénéficiaire de l'avantage qui est retenue par l'employeur sur son salaire net ?**

Une intervention personnelle dans l'avantage résultant de la mise à disposition d'un véhicule peut être déduite de cet avantage.

A cet égard, il est par conséquent fondamental que cette intervention personnelle du travailleur/dirigeant d'entreprise se rapporte à quelque chose (en l'occurrence un véhicule) qui est mis à sa disposition par l'employeur/entreprise. La question de savoir s'il y a bien mise à disposition doit être tranchée à la lumière des circonstances de fait et de droit telles que par exemple les dispositions d'un contrat de leasing.

Les FAQ's qui suivent relatives à l'intervention personnelle ont été rédigées en tenant compte du principe ci-avant.

**45. Est-ce qu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise peut déduire la contribution qu'il doit supporter à l'occasion de dégâts ou d'un accident, de l'avantage de toute nature imposable ?**

Lorsqu'un travailleur ou un dirigeant d'entreprise doit payer une contribution, respectivement à son employeur ou à l'entreprise, pour la réparation de dégâts occasionnés par un accident (p. ex. le montant de la franchise de l'assurance qui couvre les dégâts du véhicule), il NE peut PAS déduire cette contribution de l'avantage de toute nature imposable résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition.

Lorsqu'en fin de contrat, une société de leasing facture un montant en compensation des dégâts au véhicule, ce montant ne peut pas non plus être déduit par le travailleur ou le dirigeant d'entreprise de l'avantage de toute nature imposable résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition.



46. Un travailleur part avec sa famille en vacances d'hiver et achète à cette occasion un nouveau jeu de pneus hiver qu'il fait monter sur sa voiture de société. Le contrat de leasing ne prévoit pas la mise à disposition de pneus hiver. Son employeur n'intervient pas non plus dans ces frais. Peut-on considérer ces frais comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?

Non. L'avantage qui lui est compté résulte de la mise à disposition de la voiture de société. Dans cette situation, il est clair que les pneus hiver ne font pas partie de cette mise à disposition et ne font par conséquent pas non plus partie de l'avantage. Ces frais que le travailleur a supportés lui-même n'ont donc pas le caractère d'intervention personnelle dans l'avantage de toute nature calculé et ne peuvent par conséquent pas en être déduits.

Pour la détermination de la base de calcul de l'avantage de toute nature, il ne faut pas tenir compte des pneus hiver.

47. Un travailleur part avec sa famille en vacances et doit lui-même payer à l'étranger les frais d'essence et les frais de péage pour l'utilisation des autoroutes, tunnels, services de bac, etc. Peut-on considérer ces frais comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?

Non. L'avantage qui lui est compté résulte de la mise à disposition de la voiture de société. Dans cette situation, il est clair que les frais d'essence et les frais de péage ne font pas partie de cette mise à disposition et ne font par conséquent pas non plus partie de l'avantage. Ces frais que le travailleur a supportés lui-même n'ont donc pas le caractère d'intervention personnelle dans l'avantage de toute nature calculé et ne peuvent par conséquent pas en être déduits.



- 48. Un travailleur prend soin de sa voiture de société et la fait régulièrement nettoyer au car-wash. Il paye lui-même les nettoyages. Son employeur ne rembourse pas ces frais. Peut-on considérer ces frais comme une intervention personnelle qu'il peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?**

Non. L'avantage qui lui est compté résulte de la mise à disposition de la voiture de société. Dans cette situation, il est clair que les frais de car-wash ne font pas partie de cette mise à disposition et ne font par conséquent pas non plus partie de l'avantage. Ces frais que le travailleur a supportés lui-même n'ont donc pas le caractère d'intervention personnelle dans l'avantage de toute nature calculé et ne peuvent par conséquent pas en être déduits.

- 49. Un travailleur utilise sa voiture de société pour ses déplacements domicile-lieu de travail et pour d'autres déplacements privés. Il doit payer lui-même la totalité des frais d'essence. Peut-on considérer ces frais comme une intervention personnelle qu'il peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?**

Non. L'avantage qui lui est compté résulte de la mise à disposition de la voiture de société. Dans cette situation, il est clair que les frais d'essence ne font pas partie de cette mise à disposition et ne font par conséquent pas non plus partie de l'avantage. Ces frais que le travailleur a supportés lui-même n'ont donc pas le caractère d'intervention personnelle dans l'avantage de toute nature calculé et ne peuvent par conséquent pas en être déduits.

Lorsque le travailleur revendique ses frais professionnels réels, il peut toutefois prendre les frais liés aux déplacements entre son domicile et son lieu fixe de travail qu'il effectue avec sa voiture de société, en considération à titre de frais professionnels déductibles, pour un montant forfaitaire égal à 0,15 EUR par kilomètre parcouru.

Ce forfait ne peut jamais dépasser l'avantage de toute nature qui est imposé dans son chef, majoré le cas échéant de son intervention personnelle dans cet avantage (laquelle n'inclut donc PAS les montants des frais d'essence supportés personnellement).



50. Un employeur prend en leasing une voiture de société avec carte de carburant et la met ensuite à disposition de son travailleur. Bien que l'employeur paye la totalité du coût du leasing, il demande à son travailleur une intervention pour la consommation de carburant. Est-ce que cette intervention dans les frais de carburant du travailleur peut être portée en réduction de l'avantage de toute nature imposable ?

Dans ce cas, l'intervention du travailleur dans les frais de carburant peut être considérée comme une intervention personnelle qui peut être portée en réduction de l'avantage de toute nature imposable résultant de l'utilisation à des fins personnelles de la voiture de société.

51. Un travailleur utilise sa voiture de société pour ses déplacements domicile-lieu de travail et pour d'autres déplacements privés. L'assurance du véhicule n'est pas conclue par l'employeur mais par le travailleur. La prime d'assurance est entièrement payée par le travailleur lui-même. Peut-on considérer ces frais comme une intervention personnelle qu'il peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?

Non. L'avantage qui lui est compté résulte de la mise à disposition de la voiture de société. Dans cette situation, il est clair que l'assurance du véhicule ne fait pas partie de cette mise à disposition et ne fait par conséquent pas non plus partie de l'avantage. Ces frais que le travailleur a supportés lui-même n'ont donc pas le caractère d'intervention personnelle dans l'avantage de toute nature calculé et ne peuvent par conséquent pas en être déduits.

52. Un employeur achète une voiture avec une valeur catalogue de 30.000 EUR. Ce véhicule est mis à la disposition du travailleur comme voiture de société. Ce dernier peut utiliser ce véhicule pour les déplacements domicile-lieu de travail et pour des déplacements purement privés. Le travailleur est un fervent cyclotouriste et fait installer un attache-remorque et un porte-vélo sur le véhicule pour un montant de 1.000 EUR. L'employeur n'intervient pas dans ces frais. Peut-on considérer ces frais comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?



Non. L'avantage qui lui est compté résulte de la mise à disposition d'une voiture de société d'une valeur catalogue de 30.000 EUR. Dans cette situation, il est clair que l'attache-remorque et le porte-vélo ne font pas partie de cette mise à disposition et ne font par conséquent pas non plus partie de l'avantage. Ces frais que le travailleur a supportés lui-même, n'ont donc pas le caractère d'une intervention personnelle dans l'avantage de toute nature calculé et ne peuvent donc pas en être déduits.

L'avantage de toute nature devra dans ce cas être calculé compte tenu d'une valeur catalogue de 30.000 EUR.

53. Un travailleur reçoit de son employeur la disposition d'une voiture de leasing qu'il peut utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail et pour ses autres déplacements privés. La redevance mensuelle de l'employeur pour la voiture de leasing s'élève à 480 EUR. Ce montant mensuel permet de prendre en leasing le modèle standard A de la marque X. Le travailleur souhaite toutefois ajouter un certain nombre d'options supplémentaires à ce modèle standard comme par exemple : une couleur métallisée, un intérieur cuir, des jantes spéciales, etc. La redevance mensuelle pour le leasing du modèle standard A avec les options supplémentaires s'élève à 560 EUR. L'employeur fait supporter ce supplément de prix (560 EUR – 480 EUR = 80 EUR) au travailleur, via une retenue mensuelle sur son salaire net. Peut-on considérer ce supplément de prix comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?

Oui, le supplément de prix peut dans ce cas être considéré comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de son véhicule de société.

Pour éviter tout malentendu, il est encore précisé que l'intervention personnelle du bénéficiaire d'un avantage peut exclusivement être déduite de l'avantage spécifique auquel l'intervention personnelle se rapporte. Cela signifie concrètement que lorsque l'intervention personnelle dans un



avantage déterminé est supérieure à l'avantage évalué forfaitairement, le solde ne peut nullement être déduit ni des rémunérations imposables ni d'autres avantages de toute nature imposables éventuels.

L'avantage lui-même doit être calculé en partant de la valeur catalogue du modèle standard A en incluant les options supplémentaires, à savoir la valeur catalogue du véhicule effectivement mis à disposition.

54. Un travailleur reçoit de son employeur la disposition d'une voiture de leasing qu'il peut utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail et pour ses autres déplacements privés. La redevance mensuelle de l'employeur pour la voiture de leasing s'élève à 480 EUR. Ce montant mensuel permet de prendre en leasing le modèle standard A de la marque X. Le travailleur a toutefois une préférence pour le modèle standard B, plus cher, de la même marque. La redevance mensuelle pour le leasing du modèle standard B s'élève à 600 EUR. L'employeur fait supporter ce supplément de prix (600 EUR – 480 EUR = 120 EUR) au travailleur, via une retenue mensuelle sur son salaire net. Peut-on considérer ce supplément de prix comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?

Oui, le supplément de prix peut dans ce cas être considéré comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de son véhicule de société.

Pour éviter tout malentendu, il est encore précisé que l'intervention personnelle du bénéficiaire d'un avantage peut exclusivement être déduite de l'avantage spécifique auquel l'intervention personnelle se rapporte. Cela signifie concrètement que lorsque l'intervention personnelle dans un avantage déterminé est supérieure à l'avantage évalué forfaitairement, le solde ne peut nullement être déduit ni des rémunérations imposables ni d'autres avantages de toute nature imposables éventuels.



L'avantage lui-même doit être calculé en partant de la valeur catalogue du modèle standard B (et pas du modèle standard A), à savoir la valeur catalogue du véhicule effectivement mis à disposition.

55. Un travailleur reçoit de son employeur la disposition d'une voiture de leasing qu'il peut utiliser pour ses déplacements domicile-lieu de travail et pour ses autres déplacements privés. La redevance mensuelle de l'employeur pour la voiture de leasing s'élève à 480 EUR. Ce montant mensuel permet de prendre en leasing le modèle standard A de la marque X. Le travailleur a toutefois une préférence pour le modèle standard C, plus cher, de la même marque. La redevance mensuelle pour le leasing du modèle standard C s'élève à 700 EUR. L'employeur fait supporter ce supplément de prix (700 EUR – 480 EUR = 220 EUR) au travailleur, via une contribution unique de 10.560 EUR. Peut-on considérer cette contribution unique comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de sa voiture de société ?

Oui, le supplément de prix peut dans ce cas être considéré comme une intervention personnelle que le travailleur peut déduire de l'avantage de toute nature qui lui est compté pour l'utilisation à des fins personnelles de son véhicule de société.

Pour éviter tout malentendu, il est encore précisé que l'intervention personnelle du bénéficiaire d'un avantage peut exclusivement être déduite de l'avantage spécifique auquel l'intervention personnelle se rapporte. Cela signifie concrètement que lorsque l'intervention personnelle dans un avantage déterminé est supérieure à l'avantage évalué forfaitairement, le solde ne peut nullement être déduit ni des rémunérations imposables ni d'autres avantages de toute nature imposables éventuels.

Compte tenu du principe de l'annualité de l'impôt, la contribution unique ne peut pas être étalée sur plusieurs années, mais doit être déduite de l'avantage évalué forfaitairement relatif à cette voiture de société, pendant l'année au cours de laquelle cette contribution est payée.





L'avantage lui-même doit être calculé en partant de la valeur catalogue du modèle standard C (et pas du modèle standard A), à savoir la valeur catalogue du véhicule effectivement mis à disposition.

**56. Quelle est l'incidence de cette nouvelle disposition sur le précompte professionnel ?**

**A. Généralités**

Les dispositions de l'impôt des personnes physiques relatives à l'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur/entreprise, sont également d'application pour le calcul du précompte professionnel dû, à la différence qu'une distinction doit être faite entre les avantages qui sont attribués du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus et les avantages qui sont attribués à partir du 1<sup>er</sup> mai 2012.

Pour les avantages qui sont attribués du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 avril 2012, ce sont les dispositions telles qu'introduites par la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses (Moniteur Belge du 30.12.2011 – 4<sup>ème</sup> éd.) mais avant d'avoir été modifiées par la Loi-programme (I) du 29 mars 2012 (Moniteur Belge du 6.4.2012 – 3<sup>ème</sup> éd.), qui s'appliquent. Pour les avantages qui sont attribués à partir du 1<sup>er</sup> mai 2012, ces dispositions telles que modifiées par la Loi-programme (I) du 29 mars 2012, s'appliquent.

**B. Paiement insuffisant du précompte professionnel**

Lorsqu'un employeur n'a pas calculé correctement le précompte professionnel sur l'avantage de toute nature et a ainsi déclaré et payé un montant insuffisant de précompte professionnel, il doit effectuer une rectification. Cette rectification peut en pratique présenter des difficultés lorsqu'elle concerne le précompte professionnel d'un travailleur qui a entre-temps définitivement quitté l'entreprise. Dans ce cas spécifique, l'administration acceptera exceptionnellement, par tolérance, que cette rectification ne soit pas effectuée. L'attention est toutefois attirée sur le fait que l'employeur doit dans ce cas mentionner l'avantage de toute nature correct sur la fiche de revenus



281.10 ou 281.20. De cette manière, l'avantage de toute nature correct sera finalement imposé dans le chef du travailleur.

Lorsque la rectification concerne un travailleur qui est encore en service, la rectification du précompte professionnel doit être calculée suivant la distinction dont il question dans le titre A ci-avant.

**57. Comment calculer l'avantage de toute nature sur le plan du précompte professionnel et du calcul salarial mensuel. Suffit-il de répartir l'avantage de toute nature imposable (le montant annuel) sur 12 mois ou faut-il tenir compte, pour un mois déterminé, du nombre effectif de jours calendrier ?**

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

Lorsque l'avantage de toute nature imposable s'élève à 3.500 EUR (montant annuel), cet avantage s'élève à 297,26 EUR (à savoir  $3.500 \times 31/365 = 297,26$  EUR) pour le calcul du précompte professionnel et du salaire mensuel du mois de mai, et à 287,67 EUR ( $3.500 \times 30/365 = 287,67$  EUR) pour le mois de juin.

**58. La règle des « 40 jours » est-elle encore valable pour la détermination du lieu fixe de travail ?**

Oui, les dispositions relatives à la règle des « 40 jours » contenues dans la circulaire n° Ci.RH.241/573.243 (AFER 46/2007) du 6.12.2007 sont toujours d'application pour la détermination du lieu fixe de travail.