

Destinataires Aux Chefs de corps de la police locale  
Aux Présidents du collège de police  
Aux Bourgmestres  
Aux Comptables spéciaux de la police locale  
Au Commissaire-général  
Aux Directeurs de la police fédérale  
SAT  
AIG

**OBJET** Utilisation d'un véhicule de service à des fins personnelles – Avantage de toute nature – Nouvelle réglementation – « Fausse hybrides »

**Références**

1. Loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés (article 7), *MB* 29 décembre 2017 ;
2. Code des impôts sur le revenu 1992 (articles 6, 23, 31 et 36), *MB* 10 avril 1992 ;
3. Arrêté royal du 27 août 1993 d'exécution du Code des impôts sur les revenus 1992 (article 18), *MB* 13 septembre 1993 ;
4. Arrêté royal du 5 septembre 2019 modifiant l'AR/CIR 92 en ce qui concerne la notion de véhicule correspondant, *MB* 17 septembre 2019 ;
5. Circulaire 2019/C/56 relative aux avantages de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un "faux hybride" mis gratuitement à disposition' (consultable sur fisconet).

### 1. Ratione personae

Les membres du personnel qui utilisent un véhicule **hybride plug-in** comme véhicule de service à des fins personnelles.

### 2. Ratione materiae

Il a été constaté que l'émission de CO<sub>2</sub> attribuée à certains véhicules hybrides plug-in s'écartait trop de l'émission réelle liée à son utilisation effective en raison du fait que la capacité énergétique de la batterie électrique était insuffisante.

Un tel écart a pour conséquence que l'avantage de toute nature qui est calculé (lorsque le véhicule mis à disposition par l'employeur est utilisé à des fins personnelles) est inférieur à celui qui est calculé pour un véhicule du même type alimenté exclusivement par du carburant et ce, car il s'agit d'un "faux hybride" alors même que l'émission réelle de CO<sub>2</sub> de ces deux véhicules, compte tenu de leur utilisation effective, ne justifie pas de différence dans le calcul de l'avantage de toute nature.

Afin de faire disparaître cette différence de traitement, la règle actuellement en vigueur pour le calcul de l'avantage de toute nature pour l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule hybride plug-in mis à disposition par l'employeur, a été adaptée.

C'est ainsi, qu'à **partir du 1er janvier 2020**, le nouveau calcul de l'avantage de toute nature pour l'utilisation à des fins personnelle d'un véhicule hybride plug-in, tiendra compte d'une émission de CO<sub>2</sub> qui se rapprochera davantage de l'émission de CO<sub>2</sub> réelle de ce véhicule.

## **A. La notion d'hybride plug-in (« fausse hybride »)**

La nouvelle règle s'applique uniquement aux véhicules hybrides plug-in (« fausses hybrides »). Il s'agit de véhicules alimentés en partie par du carburant et en partie par une batterie électrique rechargeable mais dont la capacité de la batterie électrique ne permet pas un usage suffisant du véhicule via cette source d'énergie. La batterie électrique d'un hybride plug-in est conçue pour être chargée par branchement à une source d'énergie extérieure.

## **B. De quels hybrides plug-in s'agit-il ?**

Le nouveau calcul de l'avantage de toute nature, pour l'utilisation d'un véhicule de service à des fins personnelles mis à disposition par l'employeur, s'applique uniquement **aux hybrides plug-in ou aux véhicules hybrides rechargeables achetés, pris en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018**, équipés d'une batterie électrique avec une capacité énergétique **inférieure** à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule ou qui ont une émission **supérieure** à 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

Le nouveau calcul de l'avantage de toute nature ne s'applique dès lors **pas** pour :

- un véhicule full-hybride dont la batterie électrique est rechargée exclusivement au moyen d'un moteur à combustion et/ou par l'énergie de freinage ;
- un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en location ou en leasing avant le 1er janvier 2018 ;
- un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018, équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique égale ou supérieure à 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule et qui a une émission de 50 grammes de CO<sub>2</sub> ou moins par kilomètre ;
- les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité ou exclusivement à l'aide de carburant fossile.

## **C. Quelle émission de CO<sub>2</sub> doit être appliquée pour les « fausses hybrides » dans le calcul de l'avantage de toute nature ?**

### **a. Généralités**

S'il s'agit d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en location ou en leasing à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique inférieure à 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou qui a une émission supérieure à 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, l'émission de CO<sub>2</sub> à prendre en compte pour ce véhicule sera égale à celle **du véhicule correspondant** pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant.

S'il n'existe **pas de véhicule correspondant** pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur d'émission CO<sub>2</sub> sera multipliée par 2,5.

Dans la formule de base ci-dessous utilisée pour calculer l'avantage de toute nature, le composant 'pourcentage de CO<sub>2</sub>' est constitué soit par l'émission de CO<sub>2</sub> du modèle correspondant alimenté par carburant, soit par l'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule en question multiplié par 2,5 :

$[(\text{Valeur catalogue} \times \text{âge du véhicule}) \times \text{pourcentage de CO}_2] \times 6/7$

### **b. Véhicule correspondant**

L'arrêté royal du 5 septembre 2019 modifiant l'AR/CIR 92 en ce qui concerne la notion de véhicule correspondant définit ce qu'il faut entendre par le terme « véhicule correspondant ».

Le constructeur automobile (ou l'importateur) doit, sur base des critères repris dans cet arrêté royal, déterminer s'il existe un véhicule correspondant à l'hybride plug-in.<sup>1</sup>

Une **liste** des véhicules correspondants sera publiée sur le site du SPF Finances. L'objectif de cette liste est que les contribuables aient accès à tout moment aux informations relatives à l'aspect fiscal des véhicules qu'ils possèdent ou souhaitent acquérir.

Etant donné que la nouvelle réglementation entre en vigueur le 1er janvier 2020, il se peut qu'il n'y ait **pas encore de véhicule correspondant** identifié par le constructeur automobile.

S'il n'est pas possible d'identifier un véhicule correspondant, l'émission CO<sub>2</sub> du véhicule sera multipliée par 2,5 pour la détermination du précompte professionnel en matière d'avantage de toute nature.

---

<sup>1</sup> En ce qui concerne les fausses hybrides, qui étaient déjà sur le marché le 31 décembre 2019, les constructeurs automobiles ont jusqu'au 20 avril 2020 pour identifier les véhicules correspondants et transmettre ces informations au SPF Finances.

#### D. Tableau récapitulatif

A partir du 1er janvier 2020, l'émission de CO<sub>2</sub> à prendre en considération pour un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018 sera déterminée comme suit :

Batterie électrique du véhicule hybride	CO <sub>2</sub> pour le calcul de l'ATN
≥ 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule et ≤ 50 g/km CO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub> du véhicule hybride
< 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule ou > 50 g/km CO <sub>2</sub> et il existe un véhicule non hybride correspondant	CO <sub>2</sub> du véhicule non hybride correspondant
< 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule ou > 50 g/km CO <sub>2</sub> et il n'existe pas un véhicule non hybride correspondant	CO <sub>2</sub> du véhicule hybride x 2,5

#### E. Exemples<sup>2</sup>

- Un membre du personnel dispose d'un véhicule de service hybride (essence) (date d'immatriculation le 01/01/2018) avec une batterie d'une capacité supérieure à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule et dont l'émission est inférieure à 50 g CO<sub>2</sub> par km. La valeur catalogue s'élève à 35.000 euros et l'émission de CO<sub>2</sub> s'élève à 45 g/km.

L'avantage de toute nature pour l'année 2020 (sur base annuelle) s'élève à :

$$\begin{aligned} &= (\text{€ } 35.000 \times 88\%) \times ((5,5\% + ((45 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= ((\text{€ } 35.000 \times 88\%) \times 4\%) \times 6/7 \\ &= (\text{€ } 30.800 \times 4\%) \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.232,00 \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.056,00 \end{aligned}$$

mais le montant minimum de l'avantage de toute nature s'élève à € 1.340,00.

Si nous prenons le même véhicule que dans l'exemple ci-dessus mais cette fois avec une batterie dont la capacité est inférieure à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule et qu'il n'existe pas de véhicule correspondant, il convient alors de multiplier l'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule hybride (45 g/km) par 2,5 (45 x 2,5 = 112,50) pour le calcul de l'avantage en nature.

L'avantage de toute nature imposable pour l'année 2020 (sur base annuelle) s'élèvera à :

$$\begin{aligned} &= (\text{€ } 35.000 \times 88\%) \times ((5,5\% + ((112,5 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= (\text{€ } 30.800 \times 6,05\%) \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.863,40 \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.597,20 \end{aligned}$$

- Un membre du personnel dispose d'un véhicule de service hybride (essence) (date d'immatriculation le 01/09/2019) avec une batterie d'une capacité inférieure à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule et dont l'émission est supérieure à 50 g CO<sub>2</sub> par km. La valeur catalogue s'élève à 55.000 euros et l'émission de CO<sub>2</sub> s'élève à 59 g/km.

L'avantage de toute nature pour l'année 2019 (sur base annuelle) s'élevait à :

$$\begin{aligned} &= (\text{€ } 55.000 \times 100\%) \times ((5,5\% + ((59 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= ((\text{€ } 55.000 \times 100\%) \times 4\%) \times 6/7 \\ &= \text{€ } 2.200 \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.885,71 \end{aligned}$$

A partir du 1er janvier 2020, le calcul de l'avantage en nature pour ce véhicule va changer étant donné que la capacité de sa batterie est inférieure à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule et qu'il n'y a pas de véhicule correspondant. En d'autres mots, cela qui signifie que dans le calcul mentionné ci-avant, l'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule hybride devra être multipliée par 2,5 (59 x 2,5 = 147,50).

<sup>2</sup> L'émission de CO<sub>2</sub> de référence pour l'année 2020 doit encore être déterminée par arrêté royal. Pour les exemples, l'émission de référence 2019 a été appliquée, à savoir 107g/km pour les véhicules essence. Si l'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule hybride est inférieure à l'émission de référence, le pourcentage de base (5,5%) est réduit de 0,1% par gramme de CO<sub>2</sub> en moins, avec un minimum de 4%.

L'avantage de toute nature imposable pour l'année 2020 (sur base annuelle) s'élèvera à :

$$\begin{aligned} &= (\text{€}55.000 \times 100\%) \times ((5,5\% + ((147,50 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= ((\text{€}55.000 \times 100\%) \times 9,55\%) \times 6/7 \\ &= \text{€}5.252,50 \times 6/7 \\ &= \underline{\text{€}4.502,14} \end{aligned}$$

### 3. Procédure

Pour toutes les "fausses hybrides" achetées, prises en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018, les membres du personnel qui utilisent ces véhicules à des fins personnelles doivent transmettre un nouveau formulaire F/L-128 dûment complété au Satellite compétent du SSGPI.

Sur le nouveau formulaire F/L-128, l'émission de CO<sub>2</sub> doit être indiquée conformément au changement décrit ci-avant.

Plus spécifiquement, s'il s'agit d'un véhicule hybride plug-in, l'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule correspondant équipé lui uniquement d'un moteur à combustion, doit être indiquée dans la rubrique 'émission de CO<sub>2</sub> (valeur NEDC) et si ce véhicule n'a pas de correspondant, l'émission du véhicule hybride devra être multipliée par 2,5.

Les membres de la police fédérale peuvent faire appel au service **DGR/DRL – A – Sec VTG – CS** pour déterminer l'émission de CO<sub>2</sub>.

### 4. Entrée en vigueur

La nouvelle méthode de calcul de l'avantage en nature pour l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule hybride plug-in mis à disposition par l'employeur sera appliquée **à partir du 1er janvier 2020**.

Comme déjà précisé, ce nouveau mode de calcul ne s'appliquera qu'aux "fausses" hybrides, achetées, prises en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018.

Pour information : les nouveautés susmentionnées seront implémentées dans le moteur salarial Themis dans le courant de l'année 2020. Dès qu'elles auront pu être implémentées, s'en suivra alors un recalcul de l'avantage en nature pour les bénéficiaires utilisant un véhicule de service « fausse hybride » à des fins personnelles et ce, avec effet rétroactif au 1er janvier 2020.

### 5. En résumé...

Pour les hybrides plug-in achetées, prises en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018 et qui ont une batterie électrique d'une capacité inférieure à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule ou qui ont une émission supérieure à 50 gr CO<sub>2</sub> par km, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le pourcentage de CO<sub>2</sub> pour la formule de base du calcul de l'avantage de toute nature sera formé par :

- soit l'émission de CO<sub>2</sub> du modèle correspondant pourvu lui d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant ;
- soit l'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule hybride multipliée par 2,5 s'il n'existe pas de modèle correspondant utilisant exclusivement le même carburant.

Il est demandé aux membres du personnel qui utilisent les véhicules concernés à des fins personnelles de transmettre un nouveau formulaire F/L-128 dûment complété au Satellite compétent du SSGPI pour le 15 janvier 2020 au plus tard.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez toujours contacter le Satellite compétent du SSGPI au numéro 02 554 43 16 (voir [www.ssgpi.be](http://www.ssgpi.be), "Contact").



Gert De Bonte  
Directeur - Chef de service SSGPI