

CHANGEMENTS (PARA)FISCAUX POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE ET MULTIMODALE

Pour pouvoir évoluer d'ici 2050 vers une société climatiquement neutre, notre pays doit opérer un changement radical vers une mobilité durable. La réalisation de ce basculement - également appelé « transfert modal » - requiert une approche multimodale et coordonnée et la mobilisation de différents acteurs (autorités publiques, acteurs de la mobilité, partenaires sociaux...).

À travers la concertation sociale, les partenaires sociaux contribuent à la réalisation du transfert modal. Ainsi, dans le cadre d'accords (interprofessionnels) et de conventions collectives de travail, les partenaires sociaux s'entendent notamment sur les contributions financières des employeurs et des travailleurs au coût des déplacements domicile-travail et sur les moyens d'éviter ces déplacements¹. Ils conseillent également les gouvernements sur les instruments susceptibles d'encourager les changements de comportement en faveur d'une mobilité plus durable et intermodale. Parmi ces instruments, on retrouve ceux pour lesquels le gouvernement fédéral est compétent, tels que le budget mobilité, les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, la fiscalité et la parafiscalité des déplacements domicile-travail².

La fiscalité et la parafiscalité relatives aux déplacements domicile-travail sont-elles bel et bien utilisées comme des leviers pour donner un coup de pouce nécessaire au transfert modal en vue d'une mobilité plus durable et multimodale ? Et si oui, quelles modifications ont été apportées récemment à la (para)fiscalité concernant les déplacements domicile-travail ? Comment la fiscalité et la parafiscalité ont-elles évolué pour les travailleurs ne disposant pas d'un budget mobilité qui utilisent ou (souhaitent le faire) une combinaison de moyens de transport à titre d'alternative à la voiture personnelle pour leurs déplacements domicile-travail ou en complément de celle-ci, en réponse à la hausse des prix du carburant ? Dans le présent article, le secrétariat du CCE répond à ces questions sur la base d'informations en provenance du SPF Finances, de l'ONSS et de SD Worx.

La fiscalité et la parafiscalité : des leviers pour un transfert modal

Si l'on compare [les cadres fiscaux et parafiscaux actuels des déplacements domicile-travail](#) avec ceux d'il y a deux ans, il apparaît qu'un certain nombre de modifications ont été apportées dans ces cadres, dans le but de donner un coup de pouce supplémentaire à ce basculement vers une mobilité plus durable, multimodale (également appelé « transfert modal »). Ces modifications portent principalement sur la voiture de société et le budget mobilité (une alternative à la voiture de société). Vous trouverez ci-dessous un aperçu concis des principales interventions fiscales et parafiscales³ grâce auxquelles le gouvernement fédéral espère contribuer à la réalisation du transfert modal.

Verdissement accéléré du parc de voitures (de société)

Dans le cadre du pacte vert pour l'Europe et de la loi européenne sur le climat, l'UE s'est fixé l'objectif contraignant de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050. Pour ce faire, les niveaux actuels d'émissions de gaz à effet de serre doivent diminuer sensiblement au cours des prochaines décennies. À titre d'étape intermédiaire vers la neutralité climatique, l'UE a relevé son ambition climatique à l'horizon 2030, en s'engageant à réduire ses émissions d'au moins 55 % d'ici à 2030.

¹ CCT n° 85 du 9 novembre 2005 concernant le télétravail.

² Les avis les plus récents en la matière que le Conseil central de l'économie (CCE) et le Conseil national du travail (CNT) ont rendus conjointement sont : l'[avis sur les projets de contrats de gestion et de plans pluriannuels d'investissement pour la SNCB et Infrabel](#) et l'[avis sur l'avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité](#).

³ La base légale de ces interventions est [la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité](#).

Les émissions du secteur des transports constituent en Belgique 20,4 % des émissions totales (chiffres pour 2020, contre 14,4 % en 1990). Ce niveau croissant est largement dû au transport routier, qui représente 96 % du total des émissions pour ce secteur en 2020. Dans le secteur des transports routiers, la plupart des indicateurs sont en augmentation, même si les émissions de 2020 montrent une forte diminution en raison de la crise du COVID-19 et de ses conséquences sur la mobilité : le nombre de véhicules a augmenté de 66 % depuis 1990 (52 % pour les voitures particulières), ainsi que la circulation (véhicules-kilomètres) qui a augmenté dans l'intervalle de 49 % en 2019, mais seulement de 17 % en 2020 (en raison de la crise du COVID-19).⁴

Afin d'inverser cette tendance à la hausse et d'atteindre les objectifs climatiques susmentionnés, un verdissement accéléré de notre parc automobile est essentiel. En ce qui concerne le parc de voitures de société, l'ambition du gouvernement fédéral est claire : d'ici 2026, toutes les nouvelles voitures de société devront être « zéro émission ». Pourquoi les voitures de société ? Parce que ces voitures parcourent non seulement en moyenne plus de kilomètres que les voitures privées, mais aussi parce que ce sont justement ces voitures qui se retrouvent plus tard sur le marché de l'occasion et deviennent ainsi des voitures privées.

Modifications du régime (para)fiscal pour les voitures de société⁵

En termes d'**interventions parafiscales**, la cotisation de solidarité que l'employeur doit verser pour chaque voiture de société qu'il met à disposition sera majorée pour les voitures de société qu'il achète, prend en leasing ou loue à partir du 1^{er} juillet 2023. La formule pour le calcul de la cotisation de solidarité reste la même, mais le facteur par lequel le résultat de cette formule doit être multiplié sera progressivement augmenté. Pour l'année 2022, ce facteur s'élève à 1,35. Il sera progressivement relevé pour atteindre 5,50 à partir du 1^{er} janvier 2027.

Le montant de la cotisation de solidarité minimale, qui s'applique notamment aux voitures de société sans émissions de CO₂, sera lui aussi progressivement augmenté. Actuellement, la cotisation minimale s'élève à 20,83 euros. Elle sera progressivement majorée pour atteindre 31,15 euros à partir du 1^{er} janvier 2028.

Les interventions fiscales portent notamment⁶ sur la déductibilité des frais de voiture et de carburant des voitures de société dans l'impôt des sociétés. Cette déductibilité dépend du type de voiture (une voiture qui roule entièrement au combustible fossile, une voiture plug-in hybride, une voiture qui n'émet pas de CO₂) et de l'année d'achat, de location ou de leasing de la voiture. Pour pouvoir encore bénéficier d'un traitement favorable sur le plan fiscal, les voitures de société ne pourront plus émettre de CO₂ à partir de 2026. Pour les voitures de société achetées, louées ou prises en leasing par l'employeur à partir du 1^{er} janvier 2026 qui émettent bien du CO₂, les frais de voiture et de carburant ne seront plus déductibles fiscalement pour l'employeur.

Pour les voitures de société roulant entièrement au carburant fossile achetées, louées ou prises en leasing durant la période comprise entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 inclus, un scénario de suppression progressive est prévu. La déductibilité fiscale des frais de voiture et de carburant de ces voitures sera progressivement réduite pour être ramenée à 0 % à partir de 2028.

Pour les voitures de société hybrides rechargeables achetées, louées ou prises en leasing à partir du 1^{er} janvier 2023, la déductibilité fiscale des frais d'essence ou de diesel sera limitée à 50 % à partir de cette date. Les frais liés à la recharge électrique (entendez les frais d'électricité) restent déductibles

⁴ Source : <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>

⁵ Vous trouverez plus d'informations détaillées à ce sujet dans l'article « [Fiscalité et parafiscalité des déplacements domicile-travail](#) ».

⁶ Le présent article ne tient pas compte des modifications dans l'impôt des personnes morales.

à 100 %. Cette mesure prendra fin le 1^{er} janvier 2026. En cas d'achat, de location ou de leasing d'un véhicule hybride rechargeable à partir du 1^{er} janvier 2026, les frais de voiture et carburant constitueront dans leur intégralité une dépense non admise (entendez : non déductible) soumise à un impôt sur les sociétés de 25 %.

Les voitures de société achetées, prises en leasing ou louées par l'employeur qui n'émettent pas de CO₂ restent 100 % déductibles jusqu'à la fin 2026 inclus. Pour les voitures de société sans émission de CO₂ achetées, prises en leasing ou louées en 2027 ou plus tard, la déductibilité fiscale sera progressivement réduite à 67,5 % pour les voitures achetées, prises en leasing ou louées à partir de 2031.

Avantages fiscaux pour l'installation de bornes de recharge pour voitures électriques

Pour que la conduite électrique soit possible, un nombre suffisant d'installations de bornes de recharge doivent être disponibles sur la route, à domicile et au travail. Pour encourager l'installation de nouvelles bornes de recharge pour voitures électriques, le gouvernement fédéral a créé des avantages fiscaux destinés aux entreprises et aux particuliers.

Les entreprises et les particuliers qui investissent dans l'installation de nouvelles bornes de recharge intelligentes pour voitures électriques entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 août 2024 sont récompensés fiscalement. Moyennant le respect des conditions nécessaires, ils bénéficient respectivement d'une déduction de frais majorée et d'une réduction d'impôts. Plus ils investissent tôt, plus leur avantage fiscal sera important.

Déductibilité des frais majorée pour les entreprises

Les **entreprises** peuvent bénéficier d'une déduction de frais majorée pour les amortissements relatifs à des investissements dans de nouvelles⁷ bornes de recharge⁸ accessibles au public, à condition que celles-ci soient intelligentes⁹.

Pour de tels investissements effectués durant la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022, les amortissements peuvent être déduits à hauteur de 200 %. Si de tels investissements sont réalisés durant la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 août 2024, les amortissements sont déductibles à hauteur de 150 %.

Réduction d'impôt pour les particuliers

Les particuliers peuvent bénéficier à titre unique d'une réduction d'impôt pour l'achat et l'installation d'une borne de recharge (plafonnée à 1 500 euros par borne de recharge et par contribuable) à condition que la borne de recharge soit intelligente, qu'elle n'utilise que de l'électricité verte et que son installation soit approuvée par un organisme de contrôle agréé.

Le montant de la réduction d'impôt évolue selon la période durant laquelle le particulier effectue les dépenses. La réduction d'impôt s'élève à :

- 45 % pour les dépenses réellement effectuées durant la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022 inclus ;
- 30 % pour les dépenses réellement effectuées en 2023 ;
- 15 % pour les dépenses réellement effectuées durant la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 août 2024 inclus.

⁷ « Nouvelles », c'est-à-dire reçues ou remises à l'état neuf

⁸ Une borne de recharge est accessible au public lorsqu'elle est accessible librement au minimum durant les heures d'ouverture usuelles ou les moments de fermeture pour chaque tiers disposant d'une voiture électrique, sans accord ou commande préalable et lorsque les utilisateurs peuvent en vérifier aussi bien l'emplacement que la disponibilité.

⁹ Une borne de recharge est intelligente lorsque le temps de charge et la capacité de charge peuvent être dirigés par un système de gestion énergétique.

Modifications de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité

La loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité a créé un cadre légal pour le budget mobilité. Ainsi, le législateur a introduit la possibilité pour les employeurs de proposer à leurs travailleurs qui disposent (du droit à) d'une voiture de société un budget leur permettant de choisir entre différents modes de transport durables pour leurs déplacements à titre d'alternative à la voiture de société (ou à leur droit à celle-ci) ou en complément à une voiture de société respectueuse de l'environnement.

À travers trois interventions ciblées dans la loi du 17 mars 2019¹⁰, le gouvernement souhaite utiliser le budget mobilité comme levier pour permettre le verdissement accéléré du parc de voitures (de société) et pour encourager à opter pour la mobilité durable :

- Jusqu'à la fin 2021, l'employeur n'était pas obligé d'inclure chacun des trois piliers¹¹ dans le budget mobilité qu'il proposait à ses travailleurs. Depuis le 1^{er} janvier 2022, il doit au minimum inclure une option dans le pilier 2 (mobilité durable) du budget mobilité qu'il propose.
- À partir du 1^{er} janvier 2026, dans le pilier 1 du budget mobilité, un travailleur pourra uniquement opter pour une voiture n'émettant pas de CO₂. À partir de cette même date, la norme de zéro émission sera aussi valable au sein du pilier 2 pour tous les véhicules motorisés appartenant à la catégorie « mobilité douce », ainsi que pour l'autopartage et la location d'une voiture avec un chauffeur.
- Une voiture choisie dans le cadre du pilier 1 du budget mobilité d'un travailleur doit satisfaire à la norme d'émission en matière de polluants atmosphériques applicable aux nouveaux véhicules ou à une norme ultérieure. L'exception à cette règle qui s'appliquait aux voitures de fin de série a été supprimée à compter du 1^{er} janvier 2022.

Favoriser la multimodalité

Le budget mobilité – un instrument politique pour promouvoir la multimodalité (c'est-à-dire la combinaison des modes de transport) - existe depuis trois ans et a jusqu'à présent peu de succès. Afin d'accroître l'attractivité et donc également l'utilisation du budget mobilité, sur [avis du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail](#), le gouvernement fédéral a supprimé les délais d'attente que les travailleurs devaient prendre en considération jusque fin 2021 avant de pouvoir demander un budget mobilité. Il a en outre élargi la palette d'options que l'employeur peut inclure dans le pilier 2 du budget mobilité.

L'attractivité du budget mobilité a été accrue

Depuis le 1^{er} janvier 2022, le travailleur ne doit plus respecter de **délais d'attente** avant de pouvoir demander un budget mobilité. Jusqu'au 31 décembre 2021 inclus, un travailleur pouvait uniquement demander un budget mobilité à condition qu'il :

¹⁰ La base légale de ces interventions est [la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité](#).

¹¹ Un budget mobilité peut inclure trois piliers. Le premier pilier consiste en une voiture de société respectueuse de l'environnement. Le second pilier regroupe un certain nombre de modes de transport alternatifs et durables, tels que la mobilité douce, les transports publics, le transport collectif organisé et les solutions de mobilité partagée. Le troisième pilier correspond à la partie du budget mobilité qui n'est pas consacrée aux deux autres piliers.

- dispose d'une voiture de société depuis une période d'au moins 3 mois ininterrompue au moment de la demande ou y ait droit chez son employeur actuel ;
- ait disposé d'une voiture de société durant au moins 12 mois au cours des 36 mois précédant la demande ou y avait droit chez son employeur actuel.

Par contre, le délai d'attente pour les employeurs¹² est maintenu.

Les possibilités d'affectation du budget mobilité jouent un rôle important dans la décision d'un travailleur de choisir ou non un budget mobilité. Depuis le 1^{er} janvier 2022, à travers [la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité](#), un grand nombre d'options (voir l'encadré ci-dessous) ont été ajoutées à la liste existante des options que l'employeur peut inclure dans le pilier 2 (mobilité durable) du budget mobilité qu'il propose.

Options supplémentaires dans le pilier 2 du budget mobilité depuis le 01/01/2022

- le financement des abonnements de transport en commun au nom des membres de la famille habitant sous le même toit que le travailleur
- le financement des abonnements de transport en commun au nom du travailleur qui ne sont pas liés à son trajet domicile-travail (plutôt qu'uniquement des abonnements de transport en commun relatifs aux déplacements domicile-travail du travailleur)
- le financement des frais de stationnement liés à l'utilisation des transports publics
- le financement des frais de logement des travailleurs habitant dans un rayon de 10 km (au lieu de 5 km) du travail. Les frais de logement comprennent non seulement (comme c'était le cas jusque fin 2021) les loyers et les intérêts d'un prêt hypothécaire, mais aussi les amortissements de capital d'un prêt hypothécaire
- le financement d'un prêt contracté pour l'achat d'un moyen de transport « doux » [c'est-à-dire un cycle¹³, un engin de déplacement¹⁴, un cycle motorisé, un cyclomoteur, une motocyclette propulsée électriquement, un tricycle ou un quadricycle motorisé propulsé de façon électrique¹⁵ (conçu pour le transport de personnes, avec, dans le cas d'un quadricycle, un espace fermé pour le passager)]
- le financement des frais de stationnement des moyens de transport « doux » (p.ex : les frais d'un parking pour les vélos payants)
- le financement d'un équipement non obligatoire¹⁶ qui favorise la sécurité et la visibilité du conducteur et du passager des moyens de transport « doux » (plutôt qu'uniquement l'équipement obligatoire¹⁷)
- une indemnité kilométrique qui équivaut au maximum au montant de l'indemnité vélo exonérée¹⁸ pour les déplacements réellement effectués à pied ou avec un engin de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

¹² Pour pouvoir introduire un budget mobilité, un employeur doit mettre à disposition d'au moins 1 travailleur 1 ou plusieurs voitures, durant une période ininterrompue de 36 mois précédant immédiatement l'instauration d'un budget mobilité. Pour les employeurs débutants (entendez : les employeurs actifs depuis moins de 36 mois), une exception est valable : pour eux, il est suffisant de mettre à disposition d'au moins 1 travailleur au moins 1 voiture de société au moment de l'introduction du budget mobilité.

¹³ Un cycle est ce qu'on appelle communément une bicyclette ou un vélo.

¹⁴ P.ex. trottinette ou un monowheel

¹⁵ Depuis le 1^{er} janvier 2022, les tricycles et les quadricycles ont été ajoutés à la liste des moyens de transport « doux ».

¹⁶ P.ex. un gilet fluo ou un casque de vélo

¹⁷ P.ex. de l'éclairage ou des réflecteurs

¹⁸ Depuis le 1^{er} janvier 2022, cette indemnité s'élève à 0,25 €/km.

La combinaison des modes de transport en dehors du budget mobilité reste complexe sur le plan (para)fiscal

En raison de la hausse des prix des carburants, les déplacements en voiture personnelle représentent une part toujours plus importante du budget des travailleurs. Pour limiter au maximum les conséquences négatives de la hausse des prix du carburant sur le budget du ménage, il peut être intéressant pour certains travailleurs qui se rendent actuellement au travail avec leur voiture personnelle d'utiliser des modes de transport durables à titre d'alternative à la voiture personnelle ou en complément de celle-ci¹⁹.

Pour les travailleurs ne disposant pas d'un budget mobilité qui combinent différents moyens de transport pour leurs déplacements domicile-travail, le traitement parafiscal et fiscal des interventions patronales pour les frais liés aux déplacements domicile-travail reste une question complexe. En effet, pour ces travailleurs, la partie fiscalement exonérée des interventions patronales doit être déterminée par moyen de transport utilisé pour le trajet domicile-travail. Il convient également de vérifier si les exonérations d'application peuvent être combinées. Tant l'ONSS que le fisc acceptent que les exonérations d'application soient combinées pour autant que chaque intervention patronale fasse clairement référence à un tronçon différent du trajet entre le domicile et le lieu de travail ou à un même trajet (ou à un même tronçon) durant des périodes différentes de l'année.

En revanche, pour les travailleurs disposant bien d'un budget mobilité, tous les choix qu'ils effectuent dans le pilier 2 (pour des moyens de transport durables) de leur budget mobilité sont tout simplement entièrement exonérés d'impôts et de cotisations de sécurité sociale.

¹⁹ S'ils choisissent d'utiliser des moyens de transport durables à titre d'alternative à la voiture personnelle, ils laissent celle-ci au garage lorsqu'ils effectuent leurs déplacements domicile-travail. S'ils optent pour des moyens de transport durables en complément à leur voiture personnelle, ils parcourent une partie de leurs déplacements domicile-travail (plutôt que l'ensemble du trajet domicile-travail) avec leur voiture personnelle.