

## 11.3. L'avantage imposable des fausses hybrides sera plus élevé en 2020

*L'usage privé de certains véhicules hybrides achetés, pris en location ou en leasing depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 donneront lieu à un avantage de toute nature plus cher à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.*

Les *véhicules hybrides* combinent un moteur à combustion (essence ou diesel) et un moteur électrique.

### SITUATION ACTUELLE

Jusqu'à présent, pour le calcul de l'avantage imposable, le coefficient de CO<sub>2</sub> du moteur à combustion (essence ou diesel) devait être utilisé.

### DISTORSION REMARQUÉE

Il a cependant été constaté que l'émission de CO<sub>2</sub> attribuée à certains véhicules hybrides s'écartait trop de l'émission réelle liée à l'utilisation effective, parce que la capacité énergétique de la batterie électrique est insuffisante.

Si la batterie d'un véhicule hybride n'est pas rechargée ou si la recharge de la batterie ne permet qu'une autonomie limitée, c'est presque exclusivement la propulsion par carburant qui est utilisée, et presque pas, voire pas du tout, la propulsion par la batterie électrique.

L'émission de CO<sub>2</sub> utilisée dans le calcul de l'avantage de toute nature relatif à de tels véhicules s'éloigne donc largement de l'émission réelle de CO<sub>2</sub> qui résulte de l'usage qui en est fait.

Une telle distorsion fait en sorte qu'un avantage moins important est calculé lorsqu'un véhicule est un 'faux hybride' que lorsque le même type de véhicule est alimenté exclusivement par le même carburant, alors que l'émission réelle de CO<sub>2</sub> entre ces deux véhicules ne justifie pas de différence dans le calcul de l'avantage.

### NOUVELLE RÈGLE AU 1<sup>er</sup> JANVIER 2020

#### Pour quel véhicule ?

Un calcul forfaitaire spécifique a été introduit lorsque le véhicule mis à disposition concerne un "faux hybride". Ce nouveau calcul forfaitaire pour "faux hybrides" est cependant seulement d'application pour :

- les hybrides plug-in ou véhicules hybrides rechargeables ;
- achetés, pris en location ou en leasing à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018. La date d'achat ne correspond pas nécessairement au moment où le contribuable devient le propriétaire économique de la voiture. Le moment où la voiture est commandée (mais n'est pas encore livrée) peut aussi entrer en considération. En ce qui concerne les voitures personnelles prises en leasing ou en location, c'est la date de conclusion du contrat de leasing ou de location qui sera envisagée ;
- équipés d'une batterie électrique qui a une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes du poids du véhicule ;
- ou émettant plus de 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

Il était initialement prévu que cette nouvelle mesure ne s'appliquerait qu'aux véhicules hybrides rechargeables **achetés** à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Afin d'éviter un traitement fiscal inégal du véhicule hybride rechargeable, le champ d'application a été étendu aux voitures que l'employeur **loue ou a en leasing** depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

#### Quelle émission CO<sub>2</sub> ?

Pour le calcul forfaitaire de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un 'faux hybride' mis à disposition par l'employeur, **l'émission de CO<sub>2</sub> à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant.**

Par conséquent, l'avantage de toute nature résultant de la mise à disposition avec usage privé autorisé par l'employeur d'une "fausse hybride" sera calculé en faisant abstraction de la batterie électrique, et donc avec une émission de CO<sub>2</sub> entièrement calculée sur la propulsion par carburant.

S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission sera multipliée par 2,5. Ce coefficient de 2,5 est inséré afin de parer au vide juridique potentiel dans le cas où une fausse hybride ne posséderait pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant.

## COMMENT CONNAITRE LE VÉHICULE CORRESPONDANT ?

### Notion

Par véhicule correspondant, on entend le véhicule qui, sur base du certificat de conformité (COC), possède :

- un moteur utilisant exclusivement le même carburant fossile (rubrique COC n°26) ;
- la même marque (rubrique COC n° 0.1.) ;
- le même modèle (rubrique COC n° 0.2.1.) ;
- le même type de carrosserie (rubrique COC n°38) ;
- un certain ratio au niveau de sa puissance (rubrique COC n° 27.1.).

Si plusieurs véhicules peuvent être qualifiés de véhicule correspondant, il faudra se référer au véhicule correspondant qui émet le plus de CO<sub>2</sub>.

### Connaissance de l'information

Les données COC ne sont pas accessibles de manière publique et centralisée.

Pour cette raison, il revient au constructeur automobile ou à l'importateur automobile de :

- identifier le véhicule correspondant de chaque véhicule hybride tel que défini au point 3.1. ci-avant ;
- transmettre cette information ainsi que les données techniques nécessaires au SPF Finances :
  - ° pour les véhicules mis sur le marché à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 : l'information doit être transmise immédiatement ;
  - ° pour les véhicules déjà sur le marché au 31 décembre 2019 : l'information doit être transmise pour le 20 avril 2020.

Une liste reprenant les véhicules correspondants sera publiée sur le site internet du SPF Finances et ce à titre purement informatif.

## ET DU POINT DE VUE DE L'O.N.S.S. ?

L'O.N.S.S. a confirmé qu'il n'y a aucun changement. L'émission CO<sub>2</sub> du moteur à combustion (essence ou diesel) doit toujours être utilisé pour calculer la cotisation de solidarité patronale.

Batterie électrique du véhicule hybride	Emission CO2 pour le calcul de l'ATN
≥ 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule et ≤ 50 g/km CO2	CO2 du véhicule hybride
< 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule ou > 50 g/km CO2	CO2 du véhicule non hybride correspondant
	CO2 du véhicule hybride x 2,5