

PARTIE III – Titre I – Chapitre VIII – Section I – Utilisation d'un véhicule de service à des fins personnelles

Table des matières

1.	Bases légales et réglementaires
2.	Généralités
3.	Détermination de l'avantage de toute nature imposable
3.1	Formule
3.1.1	<i>Valeur catalogue</i>
3.1.2	<i>Dégressivité en fonction de l'âge du véhicule</i>
3.1.3	<i>Le pourcentage de CO₂</i>
3.1.3.1	<i>Référence de l'émission de CO₂</i>
3.1.3.2	<i>Emission de CO₂ du véhicule de service</i>
3.1.3.3	<i>Particularité – Véhicules faux hybrides – Calcul spécifique à partir du 01/01/2020</i>
a	<i>La notion de 'fausse hybride'</i>
b	<i>Quelle émission de CO₂ doit être appliquée pour les « fausses hybrides » dans le calcul de l'avantage de toute nature ?</i>
c	<i>Exemple</i>
d	<i>Tableau récapitulatif</i>
3.1.4	<i>Fraction de 6/7</i>
3.2	Exemple
3.3	Calcul sur base des jours calendriers
3.4	Montant minimum
3.5	Intervention personnelle
4.	Retenues sociales et fiscales
4.1	Précompte professionnel
4.2	Cotisation de solidarité
5.	La mention de l'avantage de toute nature sur la fiche fiscale 281.10

5.1	Le véhicule est exclusivement utilisé pour des déplacements individuels domicile-lieu de travail
5.2	Le véhicule est utilisé pour des déplacements strictement privés et pour des déplacements individuels domicile-lieu de travail
6.	Procédure
6.1	Généralités
6.2	Les membres du personnel de la police locale
6.3	Les membres du personnel de la police fédérale
6.4	Fausse déclarations

1. Bases légales et réglementaires

- Arrêté Royal du 30 mars 2001 portant la position juridique du personnel des services de police (PJPOL), *MB* 31-03-2001;
- Loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses, *MB* 30 décembre 2011;
- Loi programme du 29 mars 2012, *MB* 6 avril 2012;
- Code des impôts sur le revenu 1992 (Articles 6, 23, 31 en 36), *MB* 10 avril 1992;
- Arrêté Royal du 27 août 1993 d'exécution du code des impôts sur le revenu 1992 (article 18), *MB* 13 septembre 1993;
- Loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés (article 7), *MB* 29 décembre 2017;
- Arrêté royal du 3 décembre 2019 modifiant, en ce qui concerne les avantages de toute nature, l'AR/CIR 92 résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition (1), *MB* 11 décembre 2019;

- Arrêté royal du 5 septembre 2019 modifiant l'AR/CIR 92 en ce qui concerne la notion de véhicule correspondant, *MB* 17 septembre 2019;
- Circulaire 2019/C/56 sur les avantages de toutes sortes pour l'utilisation personnelle d'un "faux hybride" mis à disposition gratuitement (consultable sur fisconet);
- Circulaire du 6 avril 2006 – Cotisation de solidarité – véhicules de société, *MB* 14 avril 2006.

2. Généralités

L'utilisation d'un véhicule de service à des fins personnelles par un membre du personnel est considérée comme un avantage de toute nature et est imposable.

3. Détermination de l'avantage de toute nature imposable¹

3.1 Formule

Pour le calcul de l'avantage toute nature imposable, on va appliquer la formule suivante à partir du 1er janvier 2012:

$$[\text{Valeur catalogue} \times \text{pourcentage de CO}_2] \times 6/7$$

¹ Jusqu'au 31 décembre 2011, l'avantage de toute nature était calculé d'après la distance totale parcourue annuellement à des fins personnelles, le taux de l'émission de CO₂ et le coefficient de CO₂.

A partir du 1^{er} mai 2012 :

$$[(\text{Valeur catalogue} \times \text{\AA}ge \text{ du v\AA}hicule) \times \text{pourcentage de CO}_2] \times 6/7$$

3.1.1 Valeur catalogue

Par valeur catalogue, il faut entendre le prix catalogue du v\AA}hicule \AA l'\AA}tat neuf lors d'une vente \AA un particulier, options et taxe sur la valeur ajout\AA}e r\AA}ellement pay\AA}e (TVA) comprises, sans tenir compte des r\AA}ductions, diminutions, rabais ou ristournes.²

Ceci signifie qu'il faut toujours prendre le prix catalogue d'un nouveau v\AA}hicule (m\AA}me s'il s'agit d'un v\AA}hicule d'occasion).

² Pour la p\AA}riode allant du 1^{er} janvier 2012 au 30 avril 2012 inclus, il faut entendre par valeur catalogue, la valeur factur\AA}e, options et taxe sur la valeur ajout\AA}e incluses, sans tenir compte des r\AA}ductions, diminutions ou rabais. Il a donc \AA}t\AA} tenu compte d'une TVA fictive.

- a) **Faut-il tenir compte de la taxe sur la valeur ajoutée relative à une réduction, dans le cadre de la détermination de la valeur catalogue du véhicule de service?**

NON,

Contrairement à l'ancienne définition de la valeur catalogue, où il était question d'une TVA fictive (il fallait d'ailleurs également calculer la TVA sur les réductions de prix accordées), il faut, depuis le 1er mai 2012, uniquement tenir compte de la **TVA réellement payée**.

La TVA réellement payée est la TVA reprise sur la facture d'achat du véhicule (exception: voir point e) options spécifiquement liées à la profession – *infra*).

Lorsque la valeur d'un véhicule de service s'élève à € 28.000 hors TVA, et qu'une réduction de € 3000 est consentie, la valeur catalogue est fixée à € 33.250, à savoir € 28.000 + [(28.000 – 3000) x 21% de TVA].

- b) **Quelle est l'influence des réductions "fleet" (accordées en cas d'achat d'un certain nombre de véhicules) 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 (TVA) 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 de réductions à l'occasion d'actions spéciales.

c) Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsque l'ensemble des options est offert ou à prix réduit, par exemple, à l'occasion d'actions spéciales ?

Pour déterminer la valeur catalogue, il faut tenir compte des options et de la TVA réellement payée mais on ne peut pas tenir 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 hors TVA et suite à une action spéciale, un ensemble d'options gratuit est consenti d'une valeur de €3.000 hors TVA, la TVA réellement payée s'élève à €6.300 (à savoir 21 % de TVA sur le prix catalogue de €30.000).

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il faut par conséquent tenir compte pour le véhicule en question, d'une valeur catalogue de €39.300 (à savoir un prix catalogue de €30.000 plus la TVA réellement payée de €6.300 et plus l'ensemble d'options gratuit consenti d'une valeur de €3.000).

Lorsque, par contre, ce même ensemble d'options n'est pas gratuit mais est consenti à un prix réduit de €2.000 hors TVA, la TVA réellement payée s'élève à €6.720 (à savoir 21 % de TVA sur le prix catalogue de €30.000 et l'ensemble des options achetées pour €2.000).

Pour le calcul de l'avantage de toute nature, il faut par conséquent tenir compte pour le véhicule en question, d'une valeur catalogue de €39.720 (à savoir un prix catalogue de €30.000 plus la TVA réellement payée de €6.720 et plus l'ensemble d'options d'une valeur de €3.000).

d) Comment calculer l'avantage de toute nature imposable lorsque le membre du personnel prend lui-même une option en charge (par ex. intérieur cuir, attache-remorque, etc.) ?

Dans ce cas, il ne faut pas tenir compte de l'avantage de toute nature pour déterminer la base de calcul.

Hypothèse: la valeur catalogue d'une voiture de société s'élève à € 30.000. Le travailleur souhaite toutefois un intérieur cuir, mais, suite au refus de son employeur, il doit prendre lui-même en charge cette option complémentaire d'une valeur de € 2.000. Dans ce cas, la base de calcul de l'avantage de toute nature est égale à € 30.000. Il ne faut donc pas tenir compte des options que le travailleur prend lui-même en charge.

e) Options spécifiquement liées à la profession

Si le véhicule est équipé d'options qui ne peuvent être utilisées que dans un cadre professionnel (par exemple : gyrophare, sirène, radio Astrid, ...), il ne faut pas tenir compte de ces options spécifiquement liées à la profession pour déterminer la base du calcul de l'avantage de toute nature.

Il faut remarquer qu'un GPS, des sièges en cuir et l'air conditionné ne peuvent pas être considérés comme des options spécifiquement liées à la profession.

Etant donné que ces options spécifiques liées à la profession ne font pas partie de la valeur catalogue, il ne faut pas tenir compte de la TVA payée sur ces options spécifiques liées à la profession. Par conséquent, la TVA réellement payée doit être déduite de la TVA due sur ces options spécifiques liées à la profession pour déterminer la valeur catalogue.

f) La détermination de la valeur catalogue

Lors du calcul de l'avantage de toute nature, le SSGPI va tenir exclusivement compte du montant total de la valeur catalogue qui sera transmis par les membres du personnel concernés. Le SSGPI n'est donc pas compétent pour déterminer la valeur catalogue.

En cas de doute concernant la détermination de la valeur catalogue, nous vous conseillons de prendre directement contact avec le SPF Finances.

3.1.2 *Dégressivité en fonction de l'âge du véhicule*

Depuis le 1er mai 2012, il faut également tenir compte, pour calculer l'avantage de toute nature, de l'âge du véhicule. Ce facteur de correction fait en sorte que la valeur catalogue diminue à mesure que le véhicule vieillit, avec comme conséquence, que l'avantage de toute nature diminue.

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 %

L'âge du véhicule est calculé à partir de la date de la première immatriculation, indépendamment du fait qu'elle ait eu lieu en Belgique ou à l'étranger. Pour les véhicules qui n'ont pas été immatriculés à l'étranger, il faut prendre la date d'immatriculation à la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV). La date d'immatriculation est indiquée sur le certificat d'immatriculation délivré par la DIV (ce que l'on appelle la *carte rose*) ou peut être consultée via l'application 'Ma voiture, ma plaque' sur le site internet de la DIV.

3.1.3 Le pourcentage de CO₂

3.1.3.1 Référence de l'émission de CO₂

La référence de l'émission de CO₂ est déterminée annuellement comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

Référence de l'émission de CO ₂		
Année calendrier	Véhicules équipés d'un moteur essence, LPG ou au gaz naturel	Véhicules équipés d'un moteur 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
2021	102 g/km	84 g/km

Lorsque l'émission du véhicule concerné dépasse l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est augmenté de 0,1% par gramme de CO₂, avec un maximum de 18%.

Lorsque l'émission du véhicule concerné est inférieure à l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est réduit de 0,1% par gramme de CO₂, avec un minimum de 4%.

Pour les véhicules électriques, c'est ce minimum de 4% qui est d'application.

L'émission de CO₂ qui doit être prise en compte pour déterminer l'avantage imposable de toute nature, est la valeur NEDC qui figure normalement sur le certificat d'immatriculation. Selon la date d'immatriculation du véhicule, la valeur NEDC ou la valeur WLTP est indiquée sur le certificat d'immatriculation comme valeur d'émission de CO₂. Jusqu'au 31 décembre 2020 inclus, il faut utiliser la valeur NEDC (parfois indiquée NEDC 2.0). Si elle n'est pas mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule, on peut la retrouver sur le certificat de conformité. A partir du 1er janvier 2021, il faudra utiliser la valeur WLTP.

Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ 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 CO₂ de 205 g/km et, s'ils sont propulsés par un moteur diesel, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 195 g/km.

3.1.3.2 Emission de CO₂ du véhicule de service

Pour déterminer l'avantage de toute nature, il faut tenir compte du taux d'émission de CO₂ du véhicule disponible auprès de la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules).

- lorsque le véhicule a uniquement une valeur NEDC, il faut appliquer la valeur CO₂ NEDC 1.0;
- lorsque le véhicule a uniquement une valeur WLTP, il faut appliquer la valeur CO₂ WLTP;
- lorsque le véhicule dispose à la fois d'une valeur NEDC 2.0 et d'une valeur WLTP, il y a un libre choix entre la valeur CO₂ NEDC 2.0 ou la valeur CO₂ WLTP.

La valeur CO₂ est mentionnée dans la situation administrative du véhicule qui peut être consultée via l'application 'Ma voiture, ma plaque' sur le site internet de la DIV.

Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible à la DIV sont assimilés, qu'ils soient équipés d'un moteur à essence, au GPL ou au gaz, à des véhicules qui ont une émission de CO₂ de 205 g/km et s'ils sont équipés d'un moteur diesel, à des véhicules qui ont une émission de CO₂ de 195g/km.

3.1.3.3 Particularité – Véhicules faux hybrides – Calcul spécifique à partir du 01/01/2020

Il a été constaté que l'émission de CO₂ attribuée aux véhicules hybrides plug-in s'écartait trop de l'émission de CO₂ réelle liée à l'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 CO₂ 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 personnelles d'un véhicule hybride plug-in, tiendra compte d'une émission de CO₂ qui se rapprochera davantage de l'émission de CO₂ réelle de ce véhicule.

a **La notion de 'fausse hybride'**

Pour certains véhicules hybrides, une réglementation spécifique relative à l'émission de CO₂ doit être prise en considération à partir du 1er janvier 2020 pour le calcul de l'avantage de toute nature.

Cela concerne en particulier les hybrides plug-in alimentés en partie par du carburant et en partie par une batterie électrique rechargeable achetés, pris en location ou en leasing à partir du 1er janvier 2018 et dont la capacité de la batterie électrique est déterminée comme suit :

- la batterie électrique du véhicule hybride plug-in a une capacité énergétique inférieure à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule, ou
- le véhicule hybride plug-in a une émission supérieure à 50 grammes de CO₂ par km.

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 supérieur à 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule et qui a une émission de 50 grammes de CO₂ ou moins par kilomètre ;
- les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité ou exclusivement à l'aide de carburant fossile.

b Quelle émission de CO₂ doit être appliquée pour les « fausses hybrides » dans le calcul de l'avantage de toute nature ?

Pour les hybrides plug-in avec une capacité électrique mentionnées ci-dessus, appelées 'fausses hybrides', les émissions de CO₂ suivantes doivent être prises en considération :

- s'il existe un véhicule correspondant à l'hybride plug-in concerné uniquement alimenté par de l'essence, c'est l'émission de CO₂ de ce véhicule correspondant qui doit être prise en considération;
- s'il n'existe pas de véhicule correspondant à l'hybride plug-in concerné, on peut prendre en considération l'émission de CO₂ de l'hybride plug-in elle-même, mais il faut la multiplier par 2,5.

En ce qui concerne la question de savoir ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant, l'arrêté royal du 5 septembre 2019 précise les critères selon lesquels le constructeur automobile (ou l'importateur de voitures) doit déterminer si un véhicule correspondant existe pour le faux hybride.

***c* Exemple**

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 CO₂ par km. La valeur catalogue s'élève à 55.000 euros et l'émission de CO₂ s'élève à 59 g/km.

Etant donné qu'il n'existe pas de véhicule correspondant, il faut multiplier l'émission de CO₂ du véhicule hybride (59 g/km) par 2,5.

Cela donne une émission de CO₂ de 147,50.

$$= (\text{€}55.000 \times 100\%) \times ((5,5\% + ((147,50 - 111) \times 0,1\%))) \times 6/7$$

$$= ((\text{€}55.000 \times 100\%) \times 9,15\%) \times 6/7$$

$$= \text{€}5.032,50 \times 6/7$$

$$= \text{€}4.313,57$$

d *Tableau récapitulatif*

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

3.1.4 **Fraction de 6/7**

La fraction de 6/7 a été choisie car il a été estimé que la charge doit être répartie tant sur l'utilisateur, le travailleur, que sur celui qui a mis la voiture à disposition, à savoir l'employeur.

3.2 **Exemple**

Un membre du personnel dispose d'un véhicule de service (avec comme date d'immatriculation le 1-1-2012) équipé d'un moteur diesel, dont le prix catalogue est de € 32.300 et l'émission de CO₂ est de 125g/km.

L'avantage imposable pour **l'année 2012** (sur base annuelle):

$$= (\text{€}32.300 \times 100\%) \times [5,5\% + ((125-95) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (\text{€}32.300 \times 8,5\%) \times 6/7$$

$$= \text{€}2.745,50 \times 6/7$$

$$= \text{€}2.353,29$$

L'avantage imposable pour **l'année 2013** (sur base annuelle):

$$= (\text{€}32.300 \times 94\%) \times [5,5\% + ((125-95) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (\text{€}30.362 \times 8,5\%) \times 6/7$$

$$= \text{€}2.580,77 \times 6/7$$

= €2.212,09

L'avantage imposable pour l'**année 2014** (sur base annuelle):

= (€32.300 x 88%) x [5,5% + ((125-93) x 0,1%)] x 6/7

= (€28.424 x 8,7%) x 6/7

= €2.472,88 x 6/7

= €2.119,61

L'avantage imposable pour l'**année 2015** (sur base annuelle):

= (€32.300 x 82%) x [5,5% + ((125-91) x 0,1%)] x 6/7

= (€26.486 x 8,9%) x 6/7

= €2.357,25 x 6/7

= €2.020,50

L'avantage imposable pour l'**année 2016** (sur base annuelle):

= (€32.300 x 76%) x [5,5% + ((125-89) x 0,1%)] x 6/7

= (€24.548,00 x 9,1%) x 6/7

= €2.233,87 x 6/7

= €1.914,74

L'avantage imposable pour l'**année 2017** (sur base annuelle):

$$= (\text{€} 32.300 \times 70\%) \times [5,5\% + ((125-87) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (\text{€} 22.610 \times 9,3\%) \times 6/7$$

$$= \text{€} 2.102,73 \times 6/7$$

$$= \text{€} 1.802,34$$

L'avantage imposable pour l'**année 2018** (sur base annuelle):

$$= (\text{€} 32.300 \times 70\%) \times [5,5\% + ((125-86) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (\text{€} 22.610 \times 9,4\%) \times 6/7$$

$$= \text{€} 2.125,34 \times 6/7$$

$$= \text{€} 1.821,72$$

L'avantage imposable pour l'**année 2019** (sur base annuelle):

$$= (\text{€} 32.300 \times 70\%) \times [5,5\% + ((125 - 88) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (\text{€} 22.610 \times 9,2\%) \times 6/7$$

$$= \text{€} 2.080,12 \times 6/7$$

$$= \text{€} 1.782,96$$

L'avantage imposable pour l'**année 2020** (sur base annuelle):

$$= (\text{€} 32.300 \times 70\%) \times [5,5\% + ((125 - 91) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (\text{€} 22.610 \times 8,9\%) \times 6/7$$

$$= €2.012,29 \times 6/7$$

$$= €1.724,82$$

L'avantage imposable pour l'**année 2021** (sur base annuelle):

$$= (€32.300 \times 70\%) \times [5,5\% + ((125 - 84) \times 0,1\%)] \times 6/7$$

$$= (€22.610 \times 9,6\%) \times 6/7$$

$$= €2.170,56 \times 6/7$$

$$= €1.860,48$$

3.3 Calcul sur base des jours calendriers

A partir du 1er janvier 2012, pour le calcul du précompte professionnel et du traitement des salaires mensuels, il faudra tenir compte pour le calcul de l'avantage du nombre de jours calendrier, même si le membre du personnel utilise toute l'année un véhicule de service.

Lorsque l'avantage de toute nature imposable s'élève à € 3.500 (montant annuel), l'avantage de toute nature pour le calcul du précompte professionnel et le traitement salarial mensuel pour le mois de mai 2012 s'élève à € 296,45 (à savoir $3.500 \times 31/366 = € 296,45$) et pour le mois de juin 2012 à € 286,89 ($3.500 \times 30/366 = € 286,89$).

Le calcul sur base des jours calendrier a pour conséquence que l'avantage peut varier tous les mois et ce, en fonction du nombre de jours calendrier du mois considéré.

Le montant de l'avantage de toute nature imposable se rapporte à une année complète, de sorte qu'en cas d'une mise à disposition limitée pendant une partie de la période imposable, le montant de l'avantage de toute nature imposable doit être réduit pro rata temporis (et ce, sur base du nombre de 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.

Exemple:

Un membre du personnel entre en service auprès de son nouvel employeur à partir du 15 septembre 2013 et dispose d'une voiture de société à partir de ce même jour. Dans ce cas, le montant de l'avantage de toute nature imposable pour la période imposable concernée peut être multiplié par 108/365 (diminution prorata temporis sur base du nombre de jours calendrier – mise à disposition à partir du 15 septembre jusqu'au 31 décembre 2013).

Lorsqu'un membre du personnel change de véhicule dans le courant de l'année, l'avantage de toute nature doit également être modifié pro rata temporis et ce, sur base du nombre de jours calendrier.

Exemple:

Le 10 juillet 2013, un autre véhicule de service est mis à disposition du membre du personnel par son employeur. L'ancien véhicule de service est rendu le jour-même. Dans ce cas, l'avantage de toute nature est égal à la somme:

- du montant de l'avantage de toute nature imposable du véhicule de service qui a été mis à disposition pendant la première période de la période imposable, multiplié par 190/365 (diminution pro rata temporis sur base du nombre de jours calendrier – mise à disposition depuis le 1er janvier jusqu'au 9 juillet inclus);
- du montant de l'avantage de toute nature imposable du véhicule de service qui a été mis à disposition pendant la deuxième période de la période imposable, multiplié par 175/365 (diminution pro rata temporis sur base du nombre de jours calendrier – mise à disposition depuis le 10 juillet jusqu'au 31 décembre inclus).

3.4 Montant minimum

Pour l'année de revenus 2021 (exercice d'imposition 2022), l'avantage de toute nature obtenu ne peut jamais être inférieur à € 1.370/an (montant de base € 820/an).

3.5 Intervention personnelle

Lorsque le véhicule de service n'est pas mis gratuitement à disposition du membre du personnel parce que le membre du personnel paie une contribution personnelle pour la mise à disposition d'un véhicule, l'avantage de toute nature doit être diminué de cette contribution personnelle.

Supposez que l'avantage de toute nature mensuel s'élève à € 143,04 et que le membre du personnel paie une intervention personnelle de € 100 par mois, l'avantage de toute nature mensuel imposable va s'élever à seulement € 43,04.

4. Retenues sociales et fiscales

4.1 Précompte professionnel

L'avantage de toute nature est soumis au précompte professionnel.

Si le membre du personnel ne justifie pas ses charges professionnelles, une partie déterminée de l'avantage imposable est exemptée fiscalement.

Pour l'année des revenus 2021, le montant de l'exonération maximum s'élèvera à €35 par mois.

4.2 Cotisation de solidarité

Sur l'avantage de toute nature, on ne retient pas de cotisations de sécurité sociale personnelles.

L'avantage de toute nature est cependant soumis à une cotisation de solidarité à charge de l'employeur.

Le montant de cette cotisation est fixé forfaitairement et en fonction du type de carburant et de l'émission de CO₂ du véhicule. Le montant de cette cotisation est indexé annuellement au 1^{er} janvier.

A partir du **1er janvier 2021**, la formule pour le calcul de la cotisation de solidarité patronale est établie comme suit:

Type carburant	Formule
Essence	$\{[(\text{émission de CO}_2 \times \text{€}9) - 768] / 12\} \times 1,3222$
Diesel	$\{[(\text{émission de CO}_2 \times \text{€}9) - 600] / 12\} \times 1,3222$
LPG	$\{[(\text{émission de CO}_2 \times \text{€}9) - 990] / 12\} \times 1,3222$
Electrique	€ 27,54

La cotisation mensuelle ne peut jamais être inférieure à € 27,54

5. La mention de l'avantage de toute nature sur la fiche fiscale 281.10

A partir de l'exercice d'imposition 2013 – année de revenus 2012, il faut mentionner sur la fiche fiscale 281.10 si le membre du personnel peut utiliser le véhicule de service exclusivement pour des déplacements individuels domicile-lieu de travail, ou s'il peut l'utiliser à la fois pour des déplacements domicile-lieu de travail et pour des déplacements strictement privés.

Cette distinction va déterminer où il faut mentionner l'avantage de toute nature sur la fiche fiscale 281.10.

5.1 Le véhicule est exclusivement utilisé pour des déplacements individuels domicile-lieu de travail

Le montant total de l'avantage de toute nature doit être mentionné au cadre 18 " Intervention dans les frais de déplacement", rubrique c) "Autre moyen de transport".

Concrètement, ceci signifie que l'exonération à concurrence d'un maximum de € 420,00 pour l'exercice d'imposition 2022 peut être appliquée sur l'avantage de toute nature, pour autant que l'employé ne justifie pas ses frais professionnels réels.

5.2 Le véhicule est utilisé pour des déplacements strictement privés et pour des déplacements individuels domicile-lieu de travail

L'avantage de toute nature sera ventilé comme suit sur la fiche 281.10:

- À concurrence de € 420,00 maximum pour l'exercice d'imposition 2022, au cadre 18 "Intervention dans les frais de déplacement", rubrique c) "Autre moyen de transport".

Concrètement, ceci signifie que l'exonération à concurrence de € 420,00 maximum pour l'exercice d'imposition 2022 peut être appliquée sur l'avantage de toute nature, pour autant que le travailleur ne justifie pas ses frais professionnels réels.

- La différence (valeur de l'avantage déterminé forfaitairement suivant le nouveau mode de calcul, diminuée à concurrence de € 420,00 maximum) est à mentionner au cadre 9, rubrique c) "Avantages de toute nature".

La ventilation entre le cadre 9, rubrique c) et le cadre 18 rubrique c) ne va pas entraîner une augmentation ou une diminution de l'impôt des personnes physiques dû.

6. Procédure

6.1 Généralités

Les directives traitées au point 6 se rapportent au modèle de décentralisation BASE. En ce qui concerne les modèles de décentralisation LIGHT et FULL, nous vous renvoyons à la PARTIE I (Procédure).

6.2 Les membres du personnel de la police locale

Pour pouvoir calculer l'avantage imposable, le membre du personnel doit transmettre un formulaire L-128 dûment complété et signé au satellite compétent du SSGPI.

Les **annexes** suivantes doivent également être transmises au satellite compétent du SSGPI :

- une copie de la facture d'achat du véhicule;
- une copie du certificat d'immatriculation du véhicule;
- Une copie de la situation administrative du véhicule (site internet DIV -> 'Ma voiture, ma plaque').

Toute modification dans la situation du membre du personnel concerné (changement de véhicule, fin de la mise à disposition, ...) doit être signalée au satellite compétent du SSGPI via le même formulaire.

6.3 Les membres du personnel de la police fédérale

Pour pouvoir calculer l'avantage imposable, le membre du personnel doit transmettre un formulaire F-128 complété et signé – sans mention de la valeur catalogue – à **DGS/DSM – Equipement collectif/Véhicules**.

DGR/DRL – A – Sec VTG - CS va compléter la valeur catalogue sur le formulaire F-128. Ensuite, ce service transmettra pour exécution le document dûment complété au satellite fédéral du SSGPI.

Les **annexes** suivantes doivent également être jointes au formulaire F-128:

- une copie de la facture d'achat du véhicule;
- une copie du certificat d'immatriculation du véhicule;
- Une copie de la situation administrative du véhicule (site internet DIV -> 'Ma voiture, ma plaque').

Toute modification dans la situation du membre du personnel concerné (changement de véhicule, fin de la mise à disposition, ...) doit être signalée au satellite compétent du SSGPI via le même formulaire.

6.4 Fausses déclarations

Pour rappel, toute omission de déclaration ou inexactitude dans la déclaration du bénéficiaire d'un véhicule de service pourrait être considérée par l'administration fiscale comme une fraude dans le chef de la personne non/mal renseignée et ceci, avec toutes les conséquences qui peuvent en découler (sanctions pénales ou disciplinaires).

Il est donc primordial que les renseignements fournis soient ceux qui reflètent la réalité.