



01

Mobility Management

Travail hybride, mobilité hybride

Il ne fait aucun doute que l'interminable crise sanitaire a conduit à l'adoption généralisée du travail hybride. Le travail hybride est associé à moins de kilomètres parcourus lors des déplacements domicile-travail, à d'autres besoins en matière de mobilité et à une interprétation plus hybride de la mobilité. Plus que jamais, le fleet/mobility manager est amené à calculer.

Un vent de panique a soufflé après l'annonce de la stratégie 'zéro émission' du gouvernement, entérinée par la publication au Moniteur belge le 3 décembre 2021. Il est donc intéressant de revenir brièvement sur les grands axes de la fiscalité automobile, d'autant plus qu'elle offre une certitude raisonnable pour la période 2022-2031.

- Les formules de calculs fédérales de la fiscalité automobile restent inchangées cette année. Cependant, l'ATN évolue suite à une indexation fin 2021 et peut signifier une augmentation de +5 à +15% selon la motorisation.
- Si le document d'homologation mentionne à la fois les valeurs d'émissions NEDC 2.0 et WLTP, la valeur la plus basse peut être utilisée pour la fiscalité automobile. Pour les voitures nouvellement commandées, la valeur d'émissions WLTP sera mentionnée dans 95% des cas.
- Les voitures équipées de moteurs à combustion pourront toujours être immatriculées comme véhicule neuf après le 1^{er} janvier 2026 mais elles ne bénéficieront plus de la déductibilité fiscale à partir de cette date. De plus, la contribution CO2 sera quatre fois supérieure au tarif standard.
- Pour les voitures actuellement immatriculées et celles commandées avant le 1^{er} juillet 2023, la formule de calcul basée

sur le gramme d'émission de CO2 reste d'application 'à vie'. À partir de cette date et jusqu'au 31 décembre 2025, la déductibilité fiscale des voitures à émissions de CO2 sera plafonnée dégressivement pour tomber à 0% à partir de 2028.

- Les véhicules sans émissions restent déductibles à 100% jusqu'au 31 décembre 2026. Ensuite, la déductibilité diminuera progressivement jusqu'à 67,5% à partir de 2031.

Avec ce que nous savons aujourd'hui sur la fiscalité automobile pour les années à venir, un planning stratégique de la flotte devient faisable par rapport à l'année dernière. Pour ceux qui doutent encore de l'électrification ou pour les utilisateurs qui n'ont pas d'options de recharge à domicile, et pour les conducteurs fréquents (voitures de service, pas de voitures de fonction), il est important de passer commande au maximum le 1/7/2023 pour profiter le plus longtemps possible de la déductibilité fiscale en vigueur aujourd'hui.

Quiconque fait le choix de l'environnement et du régime fiscal favorable sur une longue période fait mieux d'opter pour les voitures à zéro émission, VE ou FCEV (hydrogène).

Cette année, il faut aussi tenir compte des délais de livraison plus longs de 6 à 9 mois. De plus, dans le cadre de l'électri-

fication, l'infrastructure de recharge et le véhicule doivent aller de pair.

Le TCO2 est la référence lors de la sélection de voitures pour la flotte. Le TCO2 englobe les coûts associés à la mise à disposition d'une voiture, y compris les éventuels frais de carwash et de stationnement.

Budget mobilité et guerre des talents

Le travail hybride et flexible sont des armes importantes dans la bataille pour attirer les jeunes talents, ainsi que l'offre de mobilité de l'employeur. Le budget mobilité est un bel atout au vu des dernières évolutions, même s'il est encore limité

01. À partir du 1^{er} janvier 2026, les déductions fiscales des voitures équipées de moteurs à combustion expireront. Le gouvernement impose l'électrification via une fiscalité automobile. Il sera toujours possible d'immatriculer un nouveau véhicule mais celui-ci ne bénéficiera plus de la déduction fiscale à partir de cette date.

02. Le vélo électrique est le grand vainqueur de la transition vers la mobilité hybride.

03. Le collaborateur bénéficie de toute une panoplie de solutions de mobilité à tout moment. L'employeur détermine les services autorisés et les éventuelles limites d'utilisation.

04. Les transports en commun ont perdu de nombreux voyageurs suite à la crise sanitaire. Chez De Lijn, une baisse moyenne de 40% a été enregistrée pour les bus et les trams en 2021.



02



03



aux collaborateurs qui, dans le cadre de leur fonction, ont droit à une voiture de société.

Le principe de base consiste à convertir le TCO d'un véhicule en un budget mobilité, à répartir sur 3 piliers :

1. Une (plus petite) voiture aux émissions de CO₂ ≤ 95 g/km ou idéalement électrique
2. Des solutions de mobilité durables et complémentaires
3. Le versement en espèces de l'éventuel excédent (soumis à une cotisation sociale de 38,07%)

Changements à partir du 1er janvier 2022:

- Le temps d'attente d'entrée pour qui-conque a droit à une voiture de société était de 1 an, mais a expiré
- Tant les intérêts que le remboursement du capital d'un crédit hypothécaire peuvent être inclus dans le 2^{ème} pilier pour autant que le travailleur habite maximum à 10 km du lieu de travail

(5 km auparavant). Il est aussi possible de spécifier le lieu de résidence comme poste de travail principal au lieu du bureau en cas de télétravail fréquent.

- Les accessoires et les vêtements de cyclisme sont autorisés dans le 2^{ème} pilier
- Les abonnements aux transports publics peuvent aussi être souscrits pour la famille dans le 2^{ème} pilier.
- Frais de stationnement (haltes) lors de transports en commun

Le budget mobilité juridiquement et fiscalement intéressant ne signifie pas la fin de la voiture de société mais il offre une alternative aux personnes qui ont peu voire pas besoin de la voiture. Le montant minimum est de 3000 euros; le montant maximum est 1/5^e du salaire brut total, limité à 16.000 euros maximum sur une base annuelle.

Le budget mobilité peut être intégré dans un plan cafétéria, ce qui permet une meilleure personnalisation pour chaque travailleur. Les grandes entreprises en particulier ont vu/voient plus d'avantages dans

un propre 'plan d'avantages' personnalisé par rapport au budget mobilité.

Carte mobilité

Les cartes et applications de mobilité sont un outil complémentaire dans la gestion du budget mobilité ou du plan cafétéria, tant pour le travailleur que l'employeur. Il s'agit principalement de gestion du 2^{ème} pilier, pouvant inclure un grand nombre de services de mobilité (aussi internationaux). Ce sont principalement toutes les formes de transport public, les voitures partagées et les vélos partagés. Selon le fournisseur de la solution, les entreprises de taxis et de location de voitures ainsi que les entreprises d'exploitation de parkings peuvent être incluses. La versatilité de la solution dépend des accords conclus par le 'fournisseur' avec les entreprises donnant accès à leurs services de mobilité.

L'offre groupée de services liés à la mobilité doit inciter les utilisateurs à rompre avec leurs habitudes, à envisager autrement les déplacements et à opter pour une solution de mobilité qui correspond mieux à un déplacement au moment où on souhaite l'effectuer. Les cartes et applications de mobilité concrétisent la tendance vers le MaaS (Mobility as a Service). Pour l'employeur, la carte ou l'application de mobilité offre l'avantage de centraliser la facturation. La comptabilité n'est plus encombrée de notes de frais, de justificatifs douteux fiscalement, de discussions en tout genre avec le travailleur. La détermination du solde résiduel dans le 3^{ème} pilier est simplifiée. L'intégration du système de gestion dans le système administratif des salaires des entreprises n'est pas non plus sans importance.

Par Eduard Coddé



04