**Interprétation de la circulaire 2023/C/99 avec FAQ sur l'écologisation fiscale de la mobilité dans le domaine de la fiscalité automobile**

En décembre dernier, le SPF Finances a publié une circulaire avec une FAQ sur l'écologisation fiscale des voitures de société.

Vous trouverez le texte intégral de la circulaire sur [ce lien](https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/29a26a2e-e1c0-4d36-bf5b-29798e5abc43)

Une disposition de cette circulaire requiert une attention particulière pour notre secteur. Nous en donnons quelques aperçus ci-dessous.

***7. Quid d’une modification du contrat de leasing ou de location ?***

*Toute modification des conditions initiales du contrat de leasing ou de location a pour conséquence de générer une nouvelle date de contrat, sauf si le contrat prévoyait à l’origine la possibilité de le modifier et que toutes les modalités d'exécution concrètes liées à cette modification avaient déjà été prévues dans le contrat de leasing ou de location lors de sa conclusion, de sorte que, suite à cette modification, aucun accord supplémentaire ne doit être conclu entre le loueur et le preneur, lequel peut unilatéralement exécuter les modalités de la modification, qui étaient déjà prévues dans le contrat depuis sa conclusion.*

*Si un contrat de leasing ou de location ne prévoit pas de prolongation à l’origine ou prévoit la possibilité de prolonger le contrat sans que toutes les modalités n'aient déjà été déterminées (y compris la durée de la prolongation, les nouvelles conditions du contrat, le nouveau prix de l’option, etc.), alors son éventuelle prolongation est assimilée à un nouveau contrat.*

*Il en va de même dans le cas d’une levée d’option d’achat.*

*Si une entreprise transfère une voiture de société ainsi que le contrat de leasing associé à une autre entreprise, le cas échéant, du même groupe, et qu’un avenant est ajouté pour désigner un nouveau contractant, alors la date de cet avenant détermine quel régime fiscal s'applique à la voiture.*

*Lorsqu’un contribuable commande lui-même une voiture, mais qu'il cherche ensuite un financement et se retrouve avec une formule de leasing et n'achète donc pas lui-même le véhicule, la date de conclusion de ce contrat de leasing est prise en compte pour la limite de déduction****.***

1. **Champ d'application et contexte**

La loi sur l'écologisation des voitures de société contient un volet relatif à la déductibilité fiscale du véhicule et un autre relatif à l'augmentation de la cotisation de solidarité ONSS.

La circulaire émane du *SPF Finances* et concerne donc la déductibilité.

Auparavant, l'ONSS avait toutefois publié une instruction (accessible [via ce lien](https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/special_contributions/companycar.html) sous "montant de la cotisation") dans laquelle l'interprétation des prolongations de contrat était également très restrictive :

* *De même, lorsque dans le contrat initial conclu avant le 1er juillet 2023 une prolongation était prévue, le coefficient ou l'augmentation du montant minimum ne doivent pas être appliqués après la prolongation du contrat. Ceci n'est valable que si toutes les modalités concrètes d'exécution de cette prolongation (y compris la durée de la prolongation, les nouveaux délais de leasing, le nouveau prix d'option, etc.) ont été prévues dans l'option de prolongation.*
* *Des prolongations d'un contrat de leasing ou de location et des options d'achat qui n'étaient pas prévues dans le contrat initial sont considérées comme de nouveaux contrats pour lesquels le coefficient et le montant minimum majoré doivent être utilisés.*

Tant la circulaire du SPF Finances que l'instruction de l'ONSS créent, dans certaines situations, une incertitude pour les clients quant aux règles fiscales et de sécurité sociale applicables. Les deux interprétations sont relativement proches l'une de l'autre.

Le contexte de cette interprétation stricte par le SPF Finances et l'ONSS doit à notre avis être compris comme un souci d'exclure les prolongations de contrat qui sont faites uniquement pour éviter une augmentation des coûts (para)fiscaux et pour obtenir un incitant optimal pour le passage à des véhicules zéro émission. On peut s'interroger sur le fait que les formules de leasing sont ici jugées plus sévèrement qu'un achat en propriété (ou levée d'option d'achat après leasing), où (en l'état actuel des cartes juridiques) la taxation initiale peut continuer à s'appliquer jusqu'à la fin du cycle de vie du véhicule.

Dans la pratique, presque aucun contrat de leasing n'expire exactement à la date de fin prévue dans le contrat initial. Il dépend souvent de la date de livraison d'un véhicule ultérieur. Il ne s'agit pas d'un "allongement" volontaire de la durée du contrat de location, mais plutôt d'une situation de nature pratique. Nous regrettons donc que cet aspect n'ait pas été mieux pris en compte par les administrations.

1. **Impact d'une prise en compte comme "nouveau contrat" par l’administration fiscale ou l'ONSS**

Les conséquences financières à court terme sont très différentes selon qu'il s'agit d'une cotisation à l'ONSS ou d'une déductibilité.

En termes de déductibilité, il n'y a d'impact qu'à partir de 2025. De plus, il s'agit d'un "régime de plafonnement", avec une déduction maximale de 75 % en 2025, 50 % en 2026, 25 % en 2027 et 0 % à partir de 2028.

Comme la déductibilité des véhicules à moteur fossile est déjà limitée aujourd'hui, de très nombreuses voitures auxquelles le nouveau régime fiscal s'appliquerait ne seront pas non plus soumises à une limitation supplémentaire de la déduction en 2025 (par exemple, les véhicules diesel émettant plus de 90 g). Un véhicule diesel qui émet 120 g/km, par exemple, n'est déductible qu'à 60 % aujourd'hui. Il est donc en dessous du plafond de 75 % et reste déductible à 60 % en 2025. En 2026, il passera de 60 % à 50 %.

En ce qui concerne la déductibilité fiscale, l'impact n'est donc pas encore très important.

Pour l'ONSS, les cartes sont différentes puisque là, l'augmentation du facteur 2,25 est d'application immédiate. Certes, uniquement pour les utilisateurs de voitures de société ayant le statut de salarié. En effet, les indépendants et les chefs d'entreprise indépendants ne paient pas de cotisation de solidarité à l'ONSS.

Il est à noter que pour les "vrais" véhicules hybrides rechargeables, les conséquences en termes d'ONSS ne sont pas en cause.

1. **Prolongation implicite ou explicite**

Dans notre secteur, il existe des contrats explicitement flexibles (souvent appelés systèmes "matriciels") et d'autres contrats qui, bien que renouvelables, sont plus susceptibles d'être silencieux ou soumis à des conditions générales.

Pour les systèmes "matriciels", tant dans l'interprétation de l'ONSS que dans celle de l’administration fiscale, nous pensons que les conditions sont remplies pour conserver la déductibilité fiscale et la cotisation CO2 d'origine, pour autant que l'on reste dans le cadre de la formule matricielle.

Selon notre interprétation prudente, après la publication de la circulaire et de l'instruction de l'ONSS, il reste défendable de maintenir les règles fiscales et de sécurité sociale dans un contrat où aucune matrice n'est d'application, mais où le preneur savait dès le départ, par le biais de conditions générales ou particulières, à quelles conditions le contrat pouvait être prolongé. Par exemple: les conditions (générales) stipulent qu'un contrat peut se poursuivre au même prix mensuel après la date de fin théorique et il est clairement stipulé dans le contrat original à quel prix le kilométrage est facturé, alors le contrat existant se poursuit simplement, à notre avis. Bien qu'il soit mentionné que la durée de la prolongation doit également être fixée au départ, nous pensons qu'elle pourrait s'étendre jusqu'à la restitution du véhicule ou jusqu'à un certain kilométrage maximum..

Selon nous, la règle est donc la suivante: si le locataire connaissait exactement, dès la conclusion du contrat, les conditions (y compris le coût) auxquelles une prolongation du contrat était autorisée, il existe des conditions prévues dans le contrat initial qu'il peut activer unilatéralement.

Mais nous entrons aussi rapidement dans une zone grise. En tant que Renta, il nous est impossible de connaître ou d'analyser tous les contrats de nos membres. Nous indiquons ici les situations où, à notre avis, il est très incertain que l'ONSS ou les autorités fiscales acceptent que les règles originales continuent à être appliquées au-delà de la date de fin prévue:

* + Vos conditions stipulent qu'à l'échéance du contrat, une prolongation est possible mais qu'un "nouveau calcul" sera effectué, sans préciser comment ce calcul sera effectué. Dans ce cas, nous pensons qu'il y a de nouvelles conditions que le client ne pouvait pas connaître à l'avance sur la base de ce qui était stipulé dans le contrat, et que la nouvelle règle fiscale et de l'ONSS est donc d'application. Cela peut se produire si vous ne facturez pas seulement une redevance kilométrique supplémentaire, mais que vous recalculez également les montants mensuels sur la base de différents kilométrages et durée de contrat sans que le client ne puisse le calculer à l'avance.
  + En cas de prix de rachat convenu à l'avance (p. ex. leasing financier), aucune prolongation du contrat n'est possible avec l'application des règles fiscales et sociales en vigueur. Note: de l'interprétation de l'ONSS, nous déduisons que le prix de rachat doit également être connu à l'avance dans ce dernier cas.
  + Rien n'est précisé dans le contrat initial, que ce soit dans les conditions particulières ou générales, sur ce qui se passe si le client garde le véhicule plus longtemps que prévu dans le contrat initial. Dans ce cas, il nous semble qu'une prolongation pourrait être interprétée comme un nouveau contrat et donc que les nouvelles règles fiscales et sociales pourraient s'appliquer.

1. **Information aux preneurs de leasing et nos recommandations concrètes**

La responsabilité de l'application des règles sociales et fiscales reste en fin de compte entre les mains du preneur de leasing. Les donneurs de leasing ont, à notre avis, au moins un devoir commercial d'informer correctement les preneurs.

Nous recommandons :

* + Informer les clients de l'existence de la circulaire et de l'instruction de l'ONSS
  + Pour les contrats dans lesquels il est très clair qu'il n'y a pas eu de détermination claire des conditions de prolongation, indiquer que la nouvelle taxation s'applique à partir de la date d'expiration du contrat. Il ne faut pas attendre la date de renouvellement pour le faire. De cette manière, le client peut choisir entre les conséquences fiscales d'une prolongation et le passage rapide à un véhicule à zéro émission. Vous pouvez proposer au client de calculer les conséquences (para)fiscales/TCO ou lui suggérer de confier cette tâche à son propre comptable ou fiscaliste. Chaque situation est différente en termes de date de fin prévue, de statut de l'utilisateur (salarié/indépendant) et de type de véhicule (p. ex. PHEV).
  + Pour les contrats pour lesquels il est très clair qu'il y a eu un accord sur les conditions de prolongation dès le départ, vous pouvez informer le client qu'il peut renouveler son contrat tout en maintenant la taxation. Attention: si le client continue à louer plus longtemps que la durée maximale prévue (dans une matrice, par exemple), la nouvelle taxation devient évidemment applicable.
  + Pour les contrats dont vous ne savez pas très bien si les conditions de prolongation ont été définies de manière suffisamment explicite, il est préférable d'envisager le scénario le moins favorable et nous recommandons donc de conseiller au client d'appliquer la nouvelle taxation après l'expiration de la date de fin prévue. Dans la pratique, ce n'est qu'après un contrôle fiscal ou social que l'on se rendra compte de la manière dont l'administration applique réellement les règles. La responsabilité finale reste celle du preneur.
  + Les ajustements contractuels intermédiaires ou les nouveaux calculs effectués pendant la durée du contrat donnent lieu, à notre avis, à un ajustement fiscal dans la plupart des cas. Il existe toutefois des "cas limites" dont il est difficile d'évaluer la manière dont ils seront traités en cas d'audit. Par exemple, l'ajout d'un accessoire sur la voiture au contrat pendant la durée de celui-ci (attache-remorque,...).

D'autres éléments déjà autorisés dans le contrat initial, tels que les changements de conducteur sans impact sur d'autres dispositions contractuelles, ne nous semblent pas devoir donner lieu à un ajustement fiscal.

* + Faites remarquer aux clients que le moyen le plus sûr de continuer à bénéficier du régime fiscal le plus optimal est de passer à des véhicules à zéro émission, de préférence immédiatement après l'expiration du contrat actuel.
  + La location à court terme pour couvrir une période intermédiaire n'est pas vraiment une solution car la date de commande du véhicule de location par le client auprès du loueur détermine la taxation, de sorte qu'elle sera de facto également soumise aux nouvelles règles.

---