

Passer à l'électrique pour votre voiture de société, réaliste?

Votre employeur vous permet de bénéficier d'une voiture de société. Vous faites partie des nombreux Belges qui ont longtemps opté pour le diesel, mais vous envisagez de passer à l'électrique quand l'occasion se présentera. Votre budget sera-t-il suffisant? Quel modèle pouvez-vous viser?

MATHILDE RIDOLE

Le nombre de voitures de société en Belgique s'élève à 650.000, selon la Febiac (Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle), sur un parc de 5,7 millions de voitures. L'année dernière, les voitures de société ont représenté 50,8% des nouvelles immatriculations, contre 46,5% pour les particuliers et 2,7% pour les indépendants. Le diesel était encore en 2018 le carburant «préférés» des Belges pour les voitures de société: il représentait 52,43% des immatriculations neuves, contre 40,2% pour l'essence. Et l'électrique dans tout ça? 1,05% seulement des immatriculations de voitures de société étaient électriques en 2018...

L'informateur royal Paul Magnette tient à inverser la tendance. Pour ce faire, il envisage de réformer le régime des voitures de société afin d'évoluer vers un système qui ne soutient plus que les véhicules zéro émission à l'horizon 2023 ou 2024. Autrement dit, les véhicules électriques et les véhicules à l'hydrogène (marché quasi inexistant à l'heure actuelle).

Choisir aujourd'hui une voiture de société électrique pour remplacer son moteur diesel n'est pas sans conséquences pour l'employé: valeur d'achat plus élevée qu'une voiture classique, recharge de la batterie à la place de faire

le plein à la pompe... Peut-on vraiment remplacer son diesel par de l'électrique sans tracas?

► Le budget

Votre employeur vous donne un certain budget pour choisir une voiture de société parmi un panel de voitures proposées, qui peut varier selon votre fonction, par exemple. Mais est-il possible de trouver l'équivalent de votre véhicule actuel dans de l'électrique? Nous avons fait l'exercice pour les cinq voitures de société les plus populaires en Belgique, sur la base de leur coût mensuel net (TCO) à raison de 25.000 km/an en partant des chiffres de KBC Autolease, expert du leasing auto en Belgique. Verdict.

1. Volkswagen Golf

Le leasing de votre Golf VII 1.6 TDi (diesel) coûte chaque mois 564 euros à votre employeur. Son équivalent électrique, l'e-Golf, coûte 640 euros par mois... soit 76 euros de plus que votre diesel.

Rappelons qu'à partir de 2020, votre employeur ne pourra plus déduire fiscalement 120% de votre véhicule électrique, mais seulement 100%. Ce qui fera augmenter automatiquement le TCO de votre e-Golf, qui passera alors à 684 euros/mois. Si vous conservez votre diesel, dont la déductibilité va aussi diminuer, le montant du leasing s'élèvera à 591 euros l'an prochain.

2. BMW X1

Le SUV BMW X1 n'a pour l'instant pas d'équivalent électrique. Il faut chercher un équivalent ailleurs. Sachant que votre SUV coûte pour le moment 604 euros par mois (632 euros en 2020), existe-il un SUV électrique pour le même montant dans la même gamme de voitures? Pas

vraiment. Il faudra se diriger vers un SUV Compact comme le Kia Niro (564 euros/mois en 2019; 599 euros/mois à partir de 2020) ou la Hyundai Kona (597 euros/mois en 2019; 635 euros/mois en 2020). À moins que votre employeur décide tout à coup d'allouer un plus gros budget à votre voiture de société, auquel cas vous pourriez éventuellement viser un SUV électrique haut de gamme comme l'I-PACE de Jaguar (877 euros/mois en 2019; 935 euros/mois en 2020) ou l'E-TRON d'Audi (909/mois en 2019; 968 euros/mois en 2020).

3. Skoda Octavia

Avec un moteur diesel, votre Skoda Octavia 1.6 CRTDI coûte, en 2019, 510 euros (535 euros en 2020). Là non plus, il n'existe pas d'équivalent électrique chez Skoda pour ce modèle. Pour un budget similaire et une voiture plus ou moins de la même gamme, vous pouvez vous offrir... eh bien, pas grand-chose. Le TCO d'une Nissan Leaf s'élève à 601 euros par mois en 2019, soit presque 100 euros de plus que votre Skoda. La Hyundai Iono et l'e-Golf (lire plus haut) sont également trop chères: 628 euros l'une et 640 euros l'autre. C'est la Renault Zoé, une petite citadine, qui se rapproche le plus de votre budget initial, mais reste tout de même plus chère: 545 euros par mois (583 euros/mois en 2020).

4. Audi A3

Vous disposez d'une Audi A3 berline diesel avec un leasing mensuel de 545 euros (573 euros en 2020). Audi ne propose pas d'équivalent électrique pour ce modèle. Dans le même segment en électrique, on trouve l'13 de BMW, pour tout de même 596 euros par mois (634 euros en 2020), soit 50 euros supplémentaires par rapport à votre Audi.

5. Renault Clio

Cette petite citadine, cette fois avec un moteur essence, coûte pour le moment 387 euros tous les mois (406 euros en 2020). La Renault Zoé rentre dans la même gamme en termes de modèle, mais pas en termes de prix. Le montant du leasing de l'électrique est de 545 euros par mois (583 euros en 2020), soit 158 euros de plus. Difficile de rentrer dans le budget initial avec un modèle électrique.

Conclusion

Pas un seul des cinq modèles proposés n'a, en tant que tel, d'équivalent électrique pour le même budget, que ce soit le même modèle ou une voiture de la même gamme. Il faut, pour rentrer dans son budget, revoir ses attentes à la baisse et descendre en gamme, ou espérer que l'employeur accepte d'augmenter votre budget leasing.

Rappelons toutefois que ces simulations sont faites sur la base des prix proposés par KBC Autolease. Ceux-ci peuvent varier d'une société de leasing auto à l'autre. Par exemple, la Tesla Model 3, qui fait partie des berlines de classe moyenne, est à 755 euros par mois chez KBC Autolease, contre 617 euros chez ALD Automotive. Une Renault Zoé est proposée au prix de 545 euros par mois chez KBC Autolease, contre 442 euros chez ALD... En somme, il s'agit d'analyser les tarifs proposés par la société de leasing avec laquelle votre employeur a signé un contrat.

Chaque employeur a par ailleurs sa propre «car policy». Libre à lui de proposer ou non des modèles électriques à ses employés. Tous les employeurs ne permettent en effet pas d'accéder à toutes les marques/modèles de voiture. Renseignez-vous sur les modèles disponibles dans le «car policy» de votre employeur, les entreprises étant de plus

LIRE LA SUITE EN PAGE 50



Mon Argent

Passer à l'électrique pour votre voiture de société, réaliste?

SUITE DE LA PAGE 49

en plus nombreuses à proposer des véhicules électriques dans leur panel de voitures.

► La recharge

Vous décidez d'opter pour une voiture de société électrique. Très bien. Mais qu'est-ce qui remplace votre carte carburant?

Il existe plusieurs possibilités, dont la «carte de recharge». Elle permet à l'employé qui en bénéficie d'activer une borne de recharge, aussi bien à domicile, au bureau que sur la voie publique. Elle est intégrée, en général, au montant du leasing, à l'instar de la carte carburant. Elle n'est donc pas taxée séparément de la voiture de société.

Si vous faites installer une borne électrique chez vous – «bien que l'employeur ne soit pas obligé de faire installer une borne à votre domicile si vous optez pour de l'électrique», précise Jean-Luc Vannieuwenhuysse, expert juridique chez SD Worx – rien ne change en ce qui concerne votre fournisseur d'énergie. La carte de recharge vous permet d'activer la borne et de recharger le véhicule aux frais de votre employeur, avec qui vous aurez préalablement convenu d'un tarif fixe au kWh pour le dédommagement du volume consommé. C'est en fait l'entité qui émet la carte de recharge qui gère les opérations de facturation entre l'employeur et l'employé, que vous rechargez à la maison, au travail ou sur la voie publique.

Mais un mode de fonctionnement n'est pas l'autre: tout dépend du partenaire de votre employeur. Parfois il paie directement la facture au partenaire, parfois il paie une compensation à son employé: «Il faut opérer une distinction entre les frais d'installation et d'usage qui sont directement facturés à l'employeur et l'avance payée par l'employé pour les frais d'électricité. Dans le premier cas, ni le fisc ni l'ONSS n'a de problème à exonérer cet avantage dans le chef du travailleur (comme pour une carte carburant, NDLR). Dans le

second cas, le fisc demande de distinguer trois types d'usage: déplacements travail-domicile, déplacements privés et déplacements professionnels. Il faut alors demander au travailleur d'inventariser l'usage qu'il fait du véhicule... soit des comptes d'apothicaires», détaille Jean-Luc Vannieuwenhuysse, qui estime que la situation est encore un peu floue, «car le pourcentage de véhicules électriques de société par rapport au reste du parc automobile est encore très faible».

«Pour l'instant, 70% des recharges de véhicules électriques se font à la maison, contre 20% au travail et 10% sur la voie publique», chiffre Sébastien Legat, new technology & connectivity manager chez D'Ieteren Auto. Sur la voie publique, «il existe plusieurs gestionnaires de bornes (Total, Blue Corner, etc.). Chacun définit ses tarifs pour l'utilisation de ses propres bornes, ce qui fait qu'il existe parfois de grandes différences de prix d'une borne à l'autre, explique-t-il. Ces gestionnaires ont tous des contrats

«L'employeur n'est pas obligé de faire installer une borne de recharge à votre domicile si vous optez pour un véhicule électrique.»

JEAN-LUC VANNIEUWENHUYSE
EXPERT JURIDIQUE CHEZ SDWORX

les uns avec les autres afin d'ouvrir leur réseau de bornes aux clients qui ont des cartes de recharge des autres gestionnaires. C'est standardisé et harmonisé à l'échelle belge et européenne», ajoute-t-il. Concrètement, quelle que soit la borne – excepté les bornes Tesla qui ne sont pour l'instant pas ouvertes aux voitures d'autres marques – vous pouvez recharger votre véhicule électrique à travers toute l'Europe.

► Partir en vacances

Vous avez reçu votre BMW i3 et fait installer une borne électrique à la maison. Va pour l'usage quotidien entre votre domicile et votre travail, ainsi que les petits trajets (courses, déposer les enfants au hockey, à la danse, etc.). Mais qu'en est-il si vous souhaitez emmener votre petite famille à la Côte d'Azur l'été prochain?

Tout dépend du contrat qu'a passé votre employeur avec la société de leasing. «Il est déjà possible aujourd'hui d'opter pour une voiture plus écologique ou plus petite pour un usage quotidien et lorsque l'employé a besoin d'un véhicule différent, parce qu'il déménage ou part en vacances, il peut demander temporairement un autre véhicule plus adapté à son besoin. C'est également possible pour les véhicules électriques. Si le vôtre n'a pas une portée suffisante pour atteindre la Côte d'Azur, il devrait être possible techniquement et juridiquement de convenir d'un accord entre employeur et employé pour utiliser une autre voiture de la société de leasing temporairement», explique Jean-Luc Vannieuwenhuysse.

Il faut donc bien vérifier auprès de son employeur si cette option existe dans le contrat qu'il a passé avec la société de leasing et/ou éventuellement négocier cette possibilité. «Remarquez que le budget mobilité, permettant d'échanger sa voiture pour un modèle plus écologique et de le compléter par des alternatives durables, prévoit aussi la possibilité de louer une voiture pendant maximum 30 jours par année calendrier pour partir confortablement en vacances avec sa famille avec une voiture appropriée», conclut Jean-Luc Vannieuwenhuysse.

FISCALITÉ

COMMENT EST TAXÉ LE VÉHICULE DE SOCIÉTÉ ÉLECTRIQUE?

Une voiture de société représente un avantage de toute nature (ATN) qui est imposable. Il faut dès lors estimer la valeur réelle de cet avantage pour son bénéficiaire. L'ATN est calculé sur base annuelle selon la formule suivante: valeur catalogue x taux d'amortissement x 6/7 x taux d'émission de CO2. Rien ne change dans le calcul de cet ATN pour un véhicule électrique par rapport à une voiture à moteur thermique excepté un critère: le taux d'émission de CO2. Plus le véhicule émet de CO2, plus il est taxé. C'est le principe de base. Or, un véhicule électrique n'émet pas de CO2. «L'ATN est dès lors calculé sur un pourcentage fixe de 4% (il ne peut jamais dépasser 18% ou descendre sous 4%, NDLR),

alors que le taux de base est de 5,5%», indique Jean-Luc Vannieuwenhuysse, qui ajoute: «C'est la valeur catalogue du véhicule électrique qui fait que l'ATN est supérieur pour le travailleur, puisque les prix de l'électrique sont supérieurs à ceux des autres véhicules.» Par exemple, en calculant l'ATN pour une Volkswagen Golf diesel et une Volkswagen e-Golf, respectivement d'une valeur catalogue de 28.930 euros et 36.510 euros, de chacune moins d'un an, l'avantage de toute nature s'élève à 1.711 euros par an pour le diesel dont le taux de CO2 est de 102 g/km (soit 142,58 euros par mois) contre 1.340 euros par an pour l'électrique (soit 111,67 euros par mois).