
NOTE POLITIQUE – FISCALITÉ AUTOMOBILE A L'IPM À PARTIR DE 2026

15 OCTOBRE 2025

Objet : Demande d'adaptation de la fiscalité automobile applicable à l'impôt des personnes morales (IPM) pour les ASBL et acteurs du secteur à profit social

Nous vous interpellons au nom de l'Unisoc, la fédération intersectorielle des entreprises à profit social en Belgique. Nous représentons 42 fédérations sectorielles, plus de 33.000 entreprises, très souvent des ASBL, qui emploient plus de 760.000 travailleurs et génèrent annuellement une activité économique qui dépasse les 60 milliards d'euros. Notre secteur s'impose comme un véritable moteur de la création d'emplois ces dernières années.

1 CONTEXTE

La [loi du 25 novembre 2021 sur le verdissement fiscal et social de la mobilité](#) (ci-après « loi verdissement ») prévoit, à partir du 1er janvier 2026, l'imposition à l'impôt des personnes morales (IPM) des frais liés aux véhicules (achat, leasing, carburant, etc.) pour les entités assujetties à l'IPM. L'interprétation actuelle du SPF Finances inclut également les remboursements de frais de déplacements effectués par l'assujetti aux travailleurs qui font usage de leur véhicule personnel. Cette nouvelle imposition à l'IPM des frais de voiture et son extension aux indemnités kilométriques soulèvent de nombreuses objections juridiques, pratiques et financières.

2 OBJECTIONS JURIDIQUES

Dans une réponse que nous a adressé le SPF Finances, celui-ci précise :

« Les frais visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 6°, CIR 92 concernent tous les véhicules émettant du CO₂, visés à l'article 65, CIR 92, achetés, pris en leasing ou en location par la personne assujettie à l'IPM.

Dans le sens de l'article 66, § 3, CIR 92, ces frais comprennent également les frais remboursés à des tiers, de sorte que les remboursements, - par exemple de frais de mission -, effectués par l'assujetti à l'IPM, à des travailleurs ou bénévoles qui font usage de leur véhicule propre, sont aussi visés. »

Cette interprétation du SPF finances va à l'encontre du texte et de l'esprit de la loi verdissement.

En effet, le texte de l'article 223, alinéa 1^{er}, 6° CIR 92 :

- ne concerne que les véhicules tels que visés à l'article 65 CIR 92 achetés, pris en leasing ou loués par le contribuable lui-même;
- ne fait référence qu'à l'article 65 CIR 92 et non à l'article 66 CIR 92 de sorte que la mention expresse relative aux frais remboursés à des tiers telle que contenue à l'article 66, §3, 2° CIR 92 ne trouve pas à s'appliquer.

Par ailleurs, les travaux préparatoires de la loi du 25 novembre 2021, ne visent expressément que les « *véhicules d'entreprise* ». Il est question d'un « *verdissement accéléré de notre parc de véhicules d'entreprise* » qui devront rouler sans émission carbone pour pouvoir encore bénéficier « *d'un traitement (para)fiscal avantageux* ». L'intention du législateur est de supprimer progressivement « *une subvention indirecte des combustibles fossiles* », subvention qui découle du régime (para)fiscalement avantageux dont bénéficient actuellement les voitures de société.

De plus, les organisations assujetties à l'IPM n'ont pas de prise sur le type de véhicule (thermique, hybride ou électrique) utilisé par des tiers dès lors qu'ils sont propres à ces tiers. Avec cette interprétation, elles seraient pénalisées en fonction des choix privés posés par ces tiers, qui ne leur incombent pas. Il risque d'en découler une discrimination sur le marché du travail sur base des caractéristiques économiques des travailleurs (qui sont liées à leur salaire, moins élevés dans l'économie sociale). Ce sont les entreprises/asbl qui supporteraient le coût indirectement lié aux caractéristiques des travailleurs actifs dans le secteur. Tout cela est difficilement admissible.

Enfin, les autorités publiques ne sont pas concernées par cette mesure puisqu'elles relèvent de l'article 220, 1° CIR 92. Il en résulte une différence de traitement injustifiée avec les entreprises du secteur à profit social qui mènent des actions d'utilité publique et qui seront, elles, lourdement impactées.

3 OBJECTION PRATIQUE

Impraticabilité de la mesure et charge administrative

L'interprétation extensive du SPF Finances imposerait aux ASBL la collecte et la mise à jour des données techniques des véhicules privés des travailleurs (type de motorisation, année d'acquisition, taux d'émission CO₂, etc.), ce qui représente une charge administrative considérable et est infaisable en pratique.

4 OBJECTIONS FINANCIÈRES

Evaluation de l'impact financier

- Selon les statistiques transmises par de l'ONSS (mars 2025), on recense 22.000 véhicules d'entreprise dans les secteurs à profit social. Dans l'hypothèse basse (petit véhicule citadin) d'un coût moyen en frais automobiles de 10.000 €/an/voiture, on obtient **un surcoût potentiel de 55 millions d'euros par an.**
- A cela il faut ajouter le remboursement des kilomètres effectués avec le véhicule personnel du travailleur. Sur base des informations transmises par nos membres, on estime le coût supplémentaire lié à l'impôt sur les indemnités kilométriques à **plusieurs dizaines de millions d'euros.**

Mise en danger de la viabilité économique

- Pour certaines organisations, l'impact de la taxe se chiffre en millions d'euros et aurait de graves répercussions sur l'équilibre économique de certains secteurs dont la nature des activités impose une mobilité et des déplacements fréquents.
- Sont notamment concernées les structures assurant le transport de personnes ou réalisant des déplacements fréquents, telles que les services d'aide et de soins à domicile, les titres-services, les taxis sociaux ou les associations accompagnant des personnes en situation de handicap. Pour ces acteurs, le véhicule n'est pas un avantage, mais un outil de travail indispensable. En alourdissant significativement la charge fiscale, la mesure risque de fragiliser économiquement des services déjà sous pression et de compromettre la continuité de missions sociales fondamentales.

- Il est important de souligner qu'il est souvent impossible pour les ASBL de **répercuter les coûts** sur les bénéficiaires, en raison de leur mission sociale et de leur dépendance aux subventions. De plus, cela ne s'inscrit pas dans une vision de rendre des services essentiels accessibles et de qualité.

Répercussions financières sur les entités fédérées

- In fine, la facture se répercutera sur les entités fédérées subsidiantes (régions, communauté) afin de garantir la continuité des services offerts à la population.

5 DEMANDES FORMULÉES PAR LES FÉDÉRATIONS DU SECTEUR À PROFIT SOCIAL

Clarifier et limiter le champ d'application de la loi

- Exclure explicitement de la base imposable à l'IPM les remboursements de frais de déplacement versés aux travailleurs pour l'usage de leur véhicule personnel.
- Revenir à l'intention initiale du législateur, qui visait uniquement les véhicules d'entreprise.

Exclure les frais liés aux missions d'intérêt général

- Introduire une **exemption** pour le secteur non-marchand pour les frais de véhicules utilisés dans le cadre de **missions d'intérêt général** pour lesquelles l'usage d'un véhicule est inévitable.

6 CONCLUSION

En conclusion, cette nouvelle taxe sur les frais automobiles à l'impôt des personnes morales (IPM), dans son interprétation actuelle, risque de compromettre la viabilité économique de nombreux services essentiels (les services d'aide et de soins à domicile, les titres-services, le transport de personnes), sans atteindre les objectifs environnementaux visés. Une adaptation urgente du cadre fiscal est nécessaire pour garantir une transition écologique juste et soutenable pour le secteur à profit social.
