

Analyse du sondage mars 2026 – Impact du verdissement fiscal des frais de véhicules sur les ASBL

Version du 10 mars 2026

À partir du 1^{er} janvier 2026, les associations soumises à l'IPM verront entrer dans la base imposable une partie nouvelle de leurs frais de véhicules. Pour les véhicules thermiques ou hybrides achetés, pris en leasing ou loués à partir de cette date, l'ensemble des frais sera visé. Pour les véhicules n'émettant pas de CO₂, la taxation sera progressive selon l'année d'acquisition. Les véhicules acquis avant 2026 restent hors champ. Les utilitaires au sens fiscal ne sont pas concernés. Les frais remboursés à des tiers, notamment les frais de mission et domicile-lieu de travail, sont exclus de la base imposable.

Au regard des données récoltées par la CODEF tous secteurs confondus, cette réforme crée un risque budgétaire réel pour les ASBL, mais ce risque sera progressif et non immédiat. Parmi les 36 répondants, 58 % des ASBL disposent d'un seul véhicule, 30 % de 2 à 3 véhicules et 12 % de 4 véhicules ou plus. Le renouvellement du parc est par ailleurs lent : 64 % des ASBL renouvellent leurs véhicules tous les 5 à 10 ans, 20 % les conservent 10 ans, et 16 % les remplacent avant 5 ans ou n'ont pas de politique claire. Cela signifie que l'effet fiscal ne frappera pas tout le parc en même temps, mais se matérialisera principalement au moment du remplacement des véhicules.

Le premier impact attendu est donc un renchérissement progressif du coût de renouvellement

Sur la base des données disponibles, le coût annuel moyen s'élève à environ 11.500 € par ASBL. Rapporté aux 36 répondants, cela représente un ordre de grandeur d'environ 414.000 € par an pour l'ensemble du panel. À titre indicatif, si une part croissante de ces dépenses concerne à l'avenir des véhicules thermiques ou hybrides acquis à partir de 2026 et entrant dans le champ taxable, le risque financier peut devenir significatif. En effet, les frais concernés seront imposés à l'IPM au taux de 25 %.

1

Pour les petites structures, cet effet peut déjà être sensible. Comme 58 % des ASBL n'ont qu'un seul véhicule, le remplacement d'un seul véhicule thermique ou hybride visé par la réforme peut suffire à créer un surcoût non négligeable dans un budget déjà contraint.

Pour les structures ayant plusieurs véhicules, le coût peut devenir cumulatif au fil des renouvellements.

Le deuxième impact porte sur la vulnérabilité structurelle du secteur face à cette réforme

Les données générales montrent que 94 % des ASBL répondantes utilisent des véhicules thermiques, 6 % de l'hybride et 0 % de l'électrique. Le secteur part donc d'une situation objectivement peu compatible avec la logique du verdissement fiscal. Or les véhicules n'émettant pas de CO₂ bénéficient d'un régime transitoire nettement plus favorable : 0 % des frais taxables pour une acquisition en 2026, 5 % en 2027, 10 % en 2028, 17,5 % en 2029, 25 % en 2030 et 32,5 % à partir de 2031. À court terme, le passage à un véhicule sans émission de CO₂ permet donc surtout d'éviter la taxation immédiate au taux plein applicable aux véhicules émettant du CO₂.

Le troisième impact concerne la qualification fiscale des véhicules

Les données CODEF montrent que 50 % des véhicules mentionnés sont des utilitaires, 22 % des véhicules particuliers, 19 % des véhicules de transport de personnes, notamment des minibus PMR, et 9 % d'autres véhicules tels que des tracteurs. Or tous les véhicules appelés "utilitaires" dans le langage courant ne sont pas nécessairement des utilitaires au sens fiscal. La réforme vise notamment les voitures particulières, les véhicules à usage mixte, les minibus pouvant transporter plus de cinq et moins de neuf personnes, ainsi que les véhicules utilitaires légers qui, malgré leur classification, sont considérés fiscalement comme des voitures particulières. En revanche, les utilitaires au sens fiscal restent exclus.

Pour rappel, un véhicule utilitaire au sens fiscal est un véhicule utilisé principalement pour le transport de marchandises, d'une masse inférieure à 3.500 kg, avec un compartiment de charge ouvert ou fermé, un plancher fixe sans points de fixation pour banquettes, sièges ou ceintures, et une longueur d'espace de chargement représentant au moins 50 % de l'empattement. Dès lors, le risque réel pour les ASBL dépendra moins du nom usuel donné au véhicule que de sa qualification fiscale précise.

Pour l'ensemble des secteurs représentés par la CODEF, plusieurs constats s'imposent

D'abord, il ne faut pas présenter la réforme comme une taxation générale et immédiate de tous les véhicules des associations. Ce serait inexact. La réforme touche surtout les futurs

renouvellements, à partir de la date de commande ou de signature du contrat, et non l'ensemble du parc existant.

Ensuite, il faut souligner que les véhicules du secteur associatif sont majoritairement des outils de mission et non des véhicules de confort. La part importante d'utilitaires, de véhicules de transport de personnes et d'autres véhicules liés directement aux activités le montre clairement. Parmi les pistes envisagées à long terme, nous désirons une modification législative visant à exclure les associations qui utilisent des véhicules ou utilitaires légers pour accomplir leurs missions sociales.

Il faut aussi attirer l'attention sur l'écart croissant entre, d'une part, les exigences de mobilité imposées aux ASBL dans l'exercice de leurs missions et, d'autre part, l'absence de compensation financière automatique de cette nouvelle charge fiscale. Cette tension est d'autant plus forte que le parc est encore très majoritairement thermique, que le renouvellement est lent et que les capacités d'investissement du secteur sont souvent limitées.

Enfin, la participation financière des bénéficiaires ne constitue manifestement pas une réponse suffisante. Dans les données générales, 83 % des ASBL déclarent qu'il n'existe aucune participation financière des bénéficiaires. Cela signifie que, dans l'immense majorité des cas, le coût du véhicule repose directement sur la structure. Même lorsqu'une participation existe, elle demeure marginale au regard du coût global et ne compense pas structurellement l'effet de la réforme.

En synthèse, les impacts à retenir pour les ASBL sont les suivants :

- La réforme ne produira pas un choc instantané sur l'ensemble du parc, mais elle augmentera progressivement le coût des futurs renouvellements à partir de 2026.
- Le risque financier sera particulièrement élevé pour les véhicules thermiques ou hybrides qui relèvent fiscalement de la catégorie des voitures particulières, des véhicules mixtes, des minibus ou des faux utilitaires.
- Le secteur est objectivement peu préparé à cette évolution, compte tenu d'un parc encore très majoritairement thermique, de l'absence d'électrification dans les réponses et d'un rythme de renouvellement lent.
- L'enjeu central, pour les membres, sera de distinguer les véhicules réellement visés de ceux qui restent exclus, notamment parmi les utilitaires et les minibus.

En conclusion

La CODEF constate que la réforme de verdissement fiscal appliquée à l'IPM aura un impact financier concret sur les ASBL lors du renouvellement de véhicules à partir de 2026. Cet impact est d'autant plus préoccupant que les véhicules concernés sont, dans une large majorité des cas, des outils directement liés à l'accomplissement des missions sociales, éducatives, culturelles et d'accompagnement des bénéficiaires. Dans un secteur composé

majoritairement de petites et moyennes structures, aux marges budgétaires limitées, au parc encore très peu électrifié et à faible capacité de répercussion du coût sur les usagers, cette réforme risque de générer un surcoût non compensé par les financements actuels.

La CODEF demande dès lors une adaptation du cadre légal excluant du champ de la taxation les véhicules affectés aux missions sociales des associations.