

## AVIS n° 1502

---

Avant-projet de décret modifiant la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation automobile du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

Avis adopté le 12 septembre 2022

## 1. PREAMBULE

En date du 5 août 2022, le CESE Wallonie a été saisi d'une demande d'avis sur l'avant-projet de décret modifiant la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation automobile du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

## 2. PRESENTATION DU DOSSIER

En date du 19 juillet 2022, le Gouvernement wallon a approuvé en première lecture l'avant-projet de décret sous-rubrique.

L'objectif de cet avant-projet de décret est de réviser les taxes de circulation et de mise en circulation, à fiscalité globale inchangée, pour les moduler en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, de la masse et de la puissance des véhicules. L'objectif, comme précisé dans la Déclaration de politique régionale de 2019, est notamment d'encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes.

### Dispositif actuel

Dans le dispositif qui prévaut actuellement, la fiscalité automobile a trois composantes, deux étant dues à chaque immatriculation d'un véhicule (TMCet Eco-Malus) et une due annuellement (TC).

Pour le calcul de la TMC, il convient donc de faire une distinction entre :

- Les voitures et voitures mixtes mises en usage en Région wallonne (à l'exception de celles mises en usage dans la même région par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des ASBL à activités de leasing) : le calcul de la TMC s'effectue sur la base de 2 composantes :
  - à savoir la puissance du moteur,
  - et la catégorie d'émissions de CO<sub>2</sub> (établies en norme NEDC) du véhicule automobile mis en usage (« éco-malus »).

En ce qui concerne les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, la taxe est réduite d'un montant de 298 €, sans pouvoir donner lieu néanmoins à un crédit d'impôt négatif.

Des réductions d'éco-malus sont prévues pour les familles nombreuses (3 et plus de 4 enfants) et pour les véhicules ayant le gaz de pétrole liquéfié (LPG) pour type de carburant ; pour les véhicules « ancêtres » (voitures et voitures mixtes qui sont mises en circulation depuis plus de trente ans) ainsi que pour les véhicules dont le moteur est alimenté, partiellement ou totalement, au gaz naturel comprimé, l'éco-malus est égal à 0.

- Les autres véhicules routiers (minibus et motocyclettes ; voitures et voitures mixtes lorsque le redevable de la TMC est une société à activités de leasing) : la TMC est calculée uniquement sur base de la puissance du moteur.

Pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés (soit en Belgique, soit à l'étranger avant leur importation définitive), la TMC due est réduite progressivement sur une période de 15 ans (la taxe plancher étant fixée à 61,5 €, ce qui correspond aussi à la TMC des véhicules totalement électriques).

La taxe de circulation (TC) est due annuellement et est calculée en fonction de la cylindrée du véhicule.

Le montant de la TC d'un véhicule « ancêtre » est fixé forfaitairement à 35,13 € (montant indexé à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021).

Une taxe de circulation complémentaire (TCC) est due pour les voitures, voitures mixtes et minibus dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés. Cette TCC a été initialement instaurée en vue de compenser la suppression des accises sur le LPG par la Belgique en 1983.

Les communes perçoivent des recettes additionnelles à la TC, correspondant à un taux de 10 % des recettes régionales. La taxe de circulation, comme son décime additionnel, s'applique sur base du lieu d'immatriculation de chaque véhicule sur le territoire wallon.

Les dispositifs fiscaux en vigueur actuellement en Région wallonne n'ont plus évolué dans leurs principes fondamentaux depuis près de quinze ans.

Ils n'ont également que modérément intégré le changement technologique amorcé depuis une dizaine d'années avec l'émergence de véhicules à motorisation alternative.

Le constat, partagé à l'échelle européenne, montre ces dernières années une croissance combinée de la puissance et de la masse moyenne des véhicules mis en circulation, ainsi qu'une rehausse des émissions moyennes des véhicules, malgré les évolutions techniques et le renforcement des obligations européennes.

Cette situation est imputable en partie à la place de plus en plus importante que prennent certains modèles de véhicules dans le parc automobile. Une autre cause de cette augmentation tient à des niveaux de finitions qui contribuent de plus en plus dans la masse de certains véhicules, ce qui diminue sensiblement leur efficacité.

Le rapport masse/puissance des véhicules est en croissance depuis 40 ans.

### **Scénario envisagé et neutralité budgétaire**

Tout en garantissant une recette fiscale stable pour la Région, la réforme envisagée devra néanmoins tenir compte de plusieurs paramètres susceptibles d'évoluer:

- la composition du parc de véhicules : masse, émission de CO<sub>2</sub>, motorisation ;
- les obligations européennes ;
- le comportement des ménages en matière de choix de motorisation.

Tenant compte de ces éléments, il est proposé de:

- Faire évoluer les caractéristiques du parc 2021 vers 2023 comme suit :

Émissions de CO <sub>2</sub>	-2,06 %
Poids	+ 1,07 %
Puissance	+ 2,55 %

- Introduire un facteur budgétaire spécifique ( $\beta$  et  $\beta'$  – voir ci-après, *Projet de réforme*) applicable à chacune des formules des deux taxes, basé sur l'exécution des recettes antérieures et l'estimation des recettes futures qui permet de corriger les taxes en vue d'atteindre l'objectif budgétaire souhaité. Ce facteur est fixé à 1,077 pour le facteur  $\beta$  et 1,054 pour le facteur  $\beta'$ , à majorer compte tenu de la prise en compte des coûts d'externalisation de

la gestion du projet informatique et du call center. Comme mentionné plus haut, il sera adapté annuellement par le Gouvernement, lors de l'élaboration du budget de l'année n+1.

La Déclaration de politique régionale impose une neutralité budgétaire au niveau de la réforme. Bien que l'estimation de la neutralité budgétaire soit rendue plus compliquée par la progressivité de la TMC sur 3 périodes successives de 10 mois, la note au Gouvernement tente de faire un état des pertes de recettes (estimées de façon proportionnelle à la progressivité de la mise en œuvre de la réforme). Il convient néanmoins de remarquer que les projections présentées dans la note au Gouvernement ne tiennent pas compte des frais d'externalisation de la gestion informatique du projet ni des besoins en call center.

Les valeurs des coefficients correcteurs ( $\beta$  et  $\beta'$ ) ont été calculées de manière à garantir une sécurité financière au dispositif correspondant à 3 % des recettes en tenant compte des recettes estimées qui seraient générées par la réforme en 2023, et de différentes pertes de recettes correspondant aux:

- pertes de recettes liées à un transfert vers le leasing;
- pertes de recettes liées à l'avantage pour les familles nombreuses;
- pertes de recettes liées au système transitoire pour les véhicules commandés avant la mise en œuvre de la réforme ;
- pertes de recettes liées au plafond sur la TC.

Au final, la neutralité budgétaire devrait être rencontrée.

### **Projet de réforme**

Le projet de texte a pour ambition de conscientiser les Wallons aux conséquences d'un choix d'un véhicule plus puissant mais également du choix d'un véhicule plus lourd ou plus émetteur. Il y aura donc des augmentations mais aussi des diminutions, en fonction de l'impact du véhicule choisi.

La réforme sera applicable à toute nouvelle immatriculation d'un véhicule, qu'il s'agisse d'une première immatriculation ou de l'immatriculation d'un véhicule d'occasion.

Les objectifs de la réforme sont les suivants :

- ▶ Le message doit être simple et compréhensible pour le redevable
- ▶ La neutralité budgétaire doit être assurée (640 millions € inscrits au budget 2021 dont 505 millions en TC et 135 millions en TMC)
- ▶ L'intégration des émissions de CO<sub>2</sub>, de la masse du véhicule et de la puissance est mieux assurée
- ▶ L'évolution technologique (véhicules électriques et CNG) est prise en compte en les anticipant.

### **La TMC**

Le calcul de la TMC resterait basé sur un montant de base déterminé en fonction de la puissance du véhicule (exprimée en kilowatts) auquel serait toujours appliqué un facteur de dégressivité <sup>1</sup> augmentant avec l'âge (facteur social), et intégrerait dorénavant la masse du véhicule. De surcroît, ce nouveau mode de calcul intégrerait directement un facteur lié aux émissions de CO<sub>2</sub> et un facteur correctif en fonction du type de carburant utilisé.

---

<sup>1</sup> La dégressivité de la TMC actuellement applicable pour les véhicules d'occasion sera maintenue ; elle doit en effet permettre le maintien de l'aspect social de l'achat d'un véhicule. Rappelons que cet aspect ne se marque que sur la taxe de mise en circulation et non sur la taxe de circulation qui est due sans dégressivité.

Jusqu'à présent, dans le système actuel, le montant de la TMC n'était pas indexé tandis que le montant de la TC était adapté sur base de l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Dans la présente réforme, tant le montant de base de la TMC que celui de la TC sont indexés à l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

La taxe de mise en circulation, dont les montants minimum et maximum sont respectivement fixés à 50 et à 9.000 €, serait calculée suivant la formule :

$$TMC = \beta * MB * \frac{(CO_2)}{x} * \frac{M}{y} * C$$

où  $MB$  est le montant de base,  $\beta$  le coefficient correcteur,  $CO_2$  les émissions de  $CO_2$  en g/km du véhicule,  $M$  la masse du véhicule,  $C$  un facteur environnemental (coefficient de carburant) défini en fonction du carburant du véhicule, et  $x$  et  $y$  des indices pivot.

- ▶ La définition du montant de base (MB) est semblable au système en vigueur actuellement. Seule la puissance exprimée en kW est utilisée comme paramètre. MB varie entre 61,5 € (0 à 70 kW) à 4.957 € (plus de 155 kW). MB est indexé aux fluctuations de l'indice général des prix à la consommation du Royaume. Les voitures électriques et à hydrogène sont considérées, pour ce paramètre, comme tous les autres véhicules et ne bénéficient plus automatiquement du traitement favorable (à savoir, un montant de base fixé à 61,5 €).

Comme c'est le cas actuellement, le montant de base pour les véhicules ayant déjà été auparavant immatriculés en Belgique ou à l'étranger est diminué sur une période de 15 ans<sup>2</sup> (facteur social) en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation, sans que le montant dû puisse être inférieur à 61,5 €. Lorsque la première date d'immatriculation d'un véhicule remonte à quinze ans ou plus, la TMC est fixée uniformément à 61,5 €.

- ▶ Le coefficient d'émissions de  $CO_2$  ( $CO_2/x$ ) correspond au rapport entre les émissions moyennes de dioxyde de carbone du véhicule exprimées en grammes par kilomètre ( $CO_2$ ) et un coefficient d'émissions ( $x$ ) établi à :
  - 136 lorsque les émissions moyennes sont établies selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers, dite cycle NEDC;
  - 115 lorsque les émissions moyennes sont établies selon la procédure du nouveau cycle européen de conduite, dite cycle WLTP.

A défaut de détermination du nombre de grammes de  $CO_2$  exprimées en grammes par kilomètre par le véhicule automobile comme décrit ci-avant, les émissions de  $CO_2$  du véhicule automobile sont présumées être le résultat de l'application de la formule suivante, arrondi à l'unité inférieure lorsque ce résultat dépasse une unité et n'est pas un nombre entier :

- pour les véhicules fonctionnant à l'essence : émissions de  $CO_2 = FC \times 23,9$  ;
- pour les véhicules fonctionnant au gazole: émissions de  $CO_2 = FC \times 26,4$  ;
- pour les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié: émissions de  $CO_2 = FC \times 17,0$ .

où  $FC$  = consommation de carburant mixte ou combinée urbain-extra-urbain par litre par 100 km, telle que calculée conformément à la Directive européenne 80/1268/C.E.E. du

<sup>2</sup> 90 %, 80 %, 70 %, 60 %, 55 %, 50 %, 45 %, 40 %, 35 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 % et 10 %, avec un minimum fixé à 61,5 €.

Conseil, du 16 décembre 1980, relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur, précitée.

A défaut de détermination du nombre de grammes de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) émis par kilomètre (g/km) par le véhicule automobile concerné ci-avant, les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule automobile sont présumées être :

- pour les véhicules fonctionnant à l'essence : 205 g/km ;
- pour les véhicules fonctionnant au gazole : 196 g/km ;

Pour les véhicules à propulsion exclusivement électrique ou à hydrogène, le coefficient d'émissions de CO<sub>2</sub> est de un (pour éviter une taxe nulle).

- ▶ Le coefficient de carburant (C) correspond à :
  - 1,0 pour les véhicules propulsés à l'essence, au diesel, au gaz naturel pour véhicules ou au gaz de pétrole liquéfié ;
  - 0,8 pour les véhicules hybrides diesel ou hybrides essence ;
  - 0,26 pour les véhicules à propulsion exclusivement électrique ou à hydrogène.
- ▶ Le coefficient de masse (M/y) correspond au rapport entre la masse maximale autorisée (MMA) du véhicule exprimée en kilogrammes et un coefficient de masse (y) établi à 1.838 kilogrammes.
- ▶ Le coefficient correcteur β est fixé à 1,077 et est adapté annuellement par le Gouvernement (qui saisit le Parlement wallon sur le sujet). A défaut d'adaptation, il est appliqué le coefficient β de l'année précédente.

Pour les membres d'une famille nombreuse, le montant de la taxe est réduit de 100 € lorsque la masse maximale autorisée du véhicule est supérieure à 1.838 kilogrammes et inférieure à 2.500 kilogrammes.

### La TC

La TC (taxe indexée chaque année), quant à elle, ne serait plus fixée en fonction de la puissance fiscale du véhicule mais consisterait en une fraction du montant de la TMC (mais calculé sans application de la dégressivité liée à l'âge) à laquelle serait ajouté un terme fixe. Elle est plafonnée à 3.000 € ; la note au Gouvernement précise à ce sujet que le plafonnement vise à éviter qu'un nombre important de propriétaires de véhicules n'optent pour une solution de leasing à la suite d'une augmentation excessive des montants.

La TC serait calculée suivant la formule :

$$TC = \beta' * (a + ((MB' \times \frac{CO_2}{x}) \times \frac{M}{y} \times C)/z)$$

où *MB'* est le montant de base issu du calcul de la TMC qui varie entre 61,5 € (véhicules dont la puissance est comprise entre 0 à 70 kW) et 4.957 € (véhicules de plus de 155 kW) mais sans application de la dégressivité liée à l'âge au niveau du montant de base, β' le coefficient correcteur, *CO<sub>2</sub>* les émissions de CO<sub>2</sub> en g/km du véhicule, *M* la masse du véhicule, *C* un facteur environnemental défini en fonction du carburant du véhicule, et *x* et *y* des indices pivot.

- ▶ Le terme  $a$  est fixé à 50 €.
- ▶ Le coefficient d'émission : voir TMC.
- ▶ Le coefficient de carburant : voir TMC.
- ▶ Le coefficient de masse : voir TMC.
- ▶ Le dénominateur  $z$  prend la valeur de 3.
- ▶ Le coefficient correcteur  $\beta'$  est fixé à 1,054 et est adapté annuellement par le Gouvernement (qui saisit le Parlement wallon sur le sujet). A défaut d'adaptation, il est appliqué le coefficient  $\beta'$  de l'année précédente.

### Timing et progressivité

Il est proposé de faire entrer la réforme en vigueur progressivement, à la fois pour la TMC et pour la TC. Cette entrée en vigueur est étalée sur 3 périodes successives de 10 mois.

La progressivité combine une contribution dégressive de la TMC/TC calculée par l'ancien régime et une contribution progressive de la TMC/TC calculée suivant le nouveau régime sur une période de 3 x 10 mois avant d'atteindre pleinement ses effets suivant les formules :

$$TC = TC_{ar} \times (1 - \text{Progressivité}) + TC_{nr} \times (\text{Progressivité})$$

$$TMC = TMC_{ar} \times (1 - \text{Progressivité}) + TMC_{nr} \times (\text{Progressivité})$$

avec  $TMC_{ar}$  ou  $TC_{ar}$  : la taxe de mise en circulation ou la taxe de mise en circulation de l'ancien régime ;

et  $TMC_{nr}$  ou  $TC_{nr}$  : la taxe de mise en circulation ou la taxe de mise en circulation du nouveau régime.

Progressivité :

- A partir du 1/09/2023 : 0,25 (les taxes sont calculées selon l'ancien régime et selon le régime réformé avec 1/4 de la nouvelle taxe et 3/4 de l'ancienne) ;
- A partir du 1/07/2024 : 0,50 (les taxes sont calculées selon l'ancien régime et selon le régime réformé avec 1/2 de la nouvelle taxe et 1/2 de l'ancienne) ;
- A partir du 1/05/2025 : 0,75 (les taxes sont calculées selon l'ancien régime et selon le régime réformé avec 3/4 de la nouvelle taxe et 1/4 de l'ancienne) ;
- A partir du 1/03/2026 : 1,00 (les taxes sont entièrement calculées selon le régime réformé).

Par dérogation, les immatriculations effectuées à partir de l'entrée en vigueur du présent texte pour un véhicule dont le bon de commande a été signé avant l'entrée en vigueur du présent texte peuvent, sur demande, rester soumises à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation prévues par le code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, avant l'entrée en vigueur du présent décret.

La proposition de réforme devrait entrer en vigueur au 1er septembre 2023 et être applicable uniquement aux véhicules immatriculés à partir de son entrée en vigueur.

### 3. AVIS

#### Remarques générales

En date du 31 mars 2022, le Gouvernement wallon *a pris acte* de l'avant-projet de décret modifiant la taxe de circulation (TC) et la taxe de mise en circulation (TMC) automobile du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Celui-ci, qui a fait l'objet d'une présentation au CESE Wallonie par une représentante du Cabinet du Ministre HENRY, n'a pas permis aux interlocuteurs sociaux siégeant au Conseil de formuler un avis d'initiative consensuel.

L'avant-projet de décret finalement adopté en 1<sup>ère</sup> lecture par le Gouvernement wallon en date du 19 juillet et sur lequel le CESE Wallonie est à présent sollicité, bien que largement remanié par rapport à la version précédente, ne permet toujours pas au CESE Wallonie de rendre un avis unanime sur cette importante thématique.

Le Conseil estime toutefois que l'objectif d'une réforme simple et compréhensible par le redevable n'est pas atteint par le présent avant-projet de décret. Or, cet objectif de lisibilité est essentiel lorsqu'il s'agit de conscientiser la population et de la mobiliser à un objectif à la fois social et environnemental. C'est pourquoi, compte tenu de la complexité de la réforme, le CESE Wallonie demande au Gouvernement de rendre disponible, dès son entrée en vigueur, un outil simple et accessible à tous permettant aux automobilistes wallons de simuler le montant de la TC et de la TMC de leur véhicule, comparé au système actuel.

#### Remarques particulières

L'article 2 du présent avant-projet de décret précise que les variables de la formule de la TC sont définies dans les paragraphes 2 à 9 ; le Conseil fait remarquer que les variables en question sont définies dans les paragraphes 2 à 8.

L'article 5 du présent avant-projet de décret insère l'article 97bis dans le code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (en ce qui concerne la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation automobile). En son §2 concernant la TMC, la référence « MB' », erronée, doit être remplacée par « MB ».

#### 3.1 Positionnement du banc patronal

##### 3.1.1 Remarques générales

1. Avant toute chose, le banc patronal estime que la réforme de la fiscalité automobile proposée par le Gouvernement est une occasion manquée pour la Wallonie de s'inscrire dans un processus de mise en place d'un prélèvement kilométrique intelligent. À l'heure où les instances européennes prônent une fiscalité à l'usage et où la Flandre et la Région bruxelloise ont déjà des projets en la matière, la Wallonie perd un temps précieux avec cette proposition de réforme – de mécanismes du passé – qui n'est pas de nature à impacter les déplacements et les problèmes réels de mobilité, ce que ferait une fiscalité intelligente idéalement pensée, et qui ne propose rien en termes en matière de rajeunissement et de verdissement du parc actuel.
2. Pour le banc patronal, une fiscalité routière correctement pensée devrait se baser notamment sur l'analyse globale de cycle de vie des véhicules et non sur des critères spécifiques (MMA par exemple), ni sur des technologies, des carburants ... ciblés.



### 3.1.2 Remarques particulières

#### 3. Le choix de la MMA comme critère environnemental et de sécurité

Bien que la MMA constitue le seul élément de poids utilisable sur la carte grise des véhicules, cette notion ne garantit nullement de corrélation avec la masse du véhicule en ordre de marche dans la mesure où elle repose sur la capacité d'un véhicule à accepter la contrainte d'une charge.

Le banc patronal précise qu'il est de pratique courante pour les véhicules utilitaires de faire réduire la MMA par voie d'homologation pour des raisons commerciales, de permis de conduire ou d'autres contraintes professionnelles. Cette pratique administrative ne réduit en rien le poids en ordre de marche ni les performances environnementales. En outre, rien n'exclut que certains constructeurs de véhicules n'adaptent à l'avenir la MMA de véhicules sans y apporter une quelconque modification technique.

Quant au facteur de sécurité, il ne tient pas compte de l'évolution technologique, notamment liée à la sécurité active et passive, qui induit systématiquement une augmentation du poids des véhicules les plus modernes par rapport aux véhicules anciens équivalents, plus légers. Un véhicule récent plus lourd est-il automatiquement plus dangereux qu'un véhicule plus léger équivalent ? Pour le banc patronal, la réponse à cette question risque donc de relever davantage de la modernité que de la MMA du véhicule.

Cette dernière remarque est aussi valable sur le plan environnemental, puisqu'il est constaté que les évolutions récentes des véhicules sont intimement liées à celle de leurs performances environnementales.

Enfin, le critère MMA, qui a peu de sens au titre de levier CO<sub>2</sub>, est redondant dans la mesure où le critère CO<sub>2</sub> est déjà une composante de la formule.

#### 4. Facteur social

En cette matière, la réforme propose que l'acheteur d'un véhicule d'occasion puisse bénéficier d'une réduction de la TMC liée à l'âge du véhicule. Toutefois, comme ce facteur dégressif n'est plus intégré dans la formule de la TC et que cette dernière comprend un coefficient correcteur  $\beta'$  qui devrait croître chaque année, rien n'empêcherait que la TC d'un véhicule d'occasion soit supérieure à la TC payée antérieurement lors de l'achat de ce même véhicule neuf.

#### 5. Evolution de la TC en regard de l'ancien système

Le calcul de la TC – qui devient une en quelque sorte une fraction de la TMC - évolue fortement par rapport au régime actuel. Bien que par rapport à la première ébauche de l'avant-projet de texte, il est à présent proposé que la TC soit limitée à 3.000 €, il n'en demeure pas moins que cette taxe peut parfois, pour certains véhicules, être multipliée par 5. Ces montants déraisonnables deviendront, pour certains utilisateurs, impayables.

## 6. Renouvellement du parc automobile

Les propriétaires de certains véhicules dont le montant de la TMC et de la TC est appelé à augmenter fortement seront ceux qui auront davantage intérêt à conserver autant que possible leur véhicule en bénéficiant du moindre tarif de la fiscalité actuelle. Partant, selon le banc patronal, le parc automobile wallon évoluera inévitablement de façon inégale, les véhicules les plus polluants restant en activité plus longtemps que les véhicules plus vertueux, ce qui va à l'encontre d'un des objectifs de la proposition de réforme.

## 7. Choix fiscaux du consommateur

La note au Gouvernement wallon accompagnant l'avant-projet de texte mentionne le risque de moindres recettes fiscales découlant des possibilités offertes par le leasing particuliers, conclu en dehors de la Wallonie. Afin de s'assurer de récupérer ce manque à gagner, le Gouvernement a été contraint d'intégrer des coefficients correcteurs  $\beta$  et  $\beta'$  dans les formules de calcul TC et de la TMC. Ainsi, les automobilistes qui achèteront les véhicules les plus respectueux verront leurs taxes automobiles majorées suite aux comportements d'autres automobilistes ayant eu recours au leasing particuliers (généralement pour des véhicules lourds et très puissants) ; pour le banc patronal, cet élément ruine purement et simplement l'aspect incitatif de la réforme.

## 8. Par rapport à l'évolution du véhicule de société

Le maintien du pouvoir d'achat et du statut du particulier pourrait conduire à une recrudescence de la demande d'accès au véhicule de société, ce qui est antinomique avec les objectifs que se sont fixés les différents Gouvernements.

## 9. Par rapport aux véhicules tracteurs

Le poids tractable est intimement lié aux performances techniques, à la puissance et à la MMA. Dans le même temps, le particulier n'a plus accès à la fiscalité avantageuse des véhicules utilitaires qui auraient pu constituer une alternative. Les usagers amenés à tracter une remorque de plus de 750 kg (même à titre exceptionnel) devraient donc être particulièrement impactés par cette réforme ; une solution « sur mesure », pour ce segment d'utilisateurs, devrait être envisagée.

### 3.2 Positionnement du banc syndical

#### 3.2.1 Remarques générales

## 10. Des objectifs louables et partagés

Les organisations syndicales saluent la volonté de la réforme de « conscientiser les Wallons aux conséquences d'un choix d'un véhicule plus puissant mais également du choix d'un véhicule plus lourd ou plus émetteur ».

Elles saluent également les objectifs de neutralité budgétaire, de meilleure intégration des émissions de CO<sub>2</sub>, de la masse du véhicule et de la puissance, ainsi qu'une meilleure anticipation de l'évolution technologique.

### 3.2.2 Remarques particulières

#### 11. Facteur social insuffisant – prise en compte du prix du véhicule

Le banc syndical salue le maintien de la dégressivité de la TMC applicable pour les véhicules d'occasion (sur 15 ans). Toutefois, pour lui, le présent projet de réforme ne tient pas suffisamment compte du fait que les revenus plus modestes achètent des véhicules plus anciens, thermiques, émettant plus de CO<sub>2</sub>. A puissance égale, un véhicule « modeste » d'occasion sera donc défavorisé, induisant donc un effet d'iniquité sociale. En outre, le fait que la plupart des prochains véhicules d'occasion soient principalement des véhicules à moteur diesel constitue une double peine pour les ménages les plus modestes : achat d'un carburant plus cher et paiement de taxes (TC et TMC) plus élevées.

Par ailleurs, si les critères de CO<sub>2</sub> et de puissance font sens dans la formule de calcul, celui de la masse pose toutefois question. Le banc syndical est conscient que ce critère apparaissait déjà au niveau de la DPR.

Il estime qu'un critère lié au *prix du véhicule* aurait pu être plus pertinent (notamment au niveau du correctif social).

#### 12. Familles nombreuses

Sachant que la MMA du véhicule est une des variables figurant dans le calcul des taxes, tous les « monospaces » et autres gros véhicules plébiscités par les familles nombreuses seront pénalisés par cette réforme à travers la TC. Le banc syndical est néanmoins satisfait que le montant de la TMC soit réduit de 100 € lorsque la masse maximale autorisée du véhicule est supérieure à 1.838 kilogrammes et inférieure à 2.500 kilogrammes.

#### 13. Le recours au leasing

La possibilité du recours au leasing particuliers (dont ne profiteront vraisemblablement ni les recettes régionales ni les recettes communales), constitue un problème majeur de cette réforme. Le banc syndical demande que les trois Régions puissent s'entendre et s'accorder sur ce sujet afin d'éviter cette forme d'évasion fiscale.

#### 14. Un risque budgétaire pour la Région et pour les communes

Malgré les différents scénarios envisagés, il subsiste un risque de perte de recettes au niveau de la Région et des communes. Le banc syndical est donc satisfait qu'un buffer (facteurs correcteurs) ait été intégré dans les différentes formules.

#### 15. Une réforme qui va trop vite...

Plusieurs éléments laissent à penser que les partenaires du Gouvernement wallon ne sont pas sur la même longueur d'onde dans ce dossier (prise d'acte en première lecture, maintien de fourchettes, ...). Dans la mesure où cette réforme impactera l'ensemble des ménages wallons, le banc syndical estime qu'il convient de prendre un temps de réflexion suffisant pour que cette réforme soit davantage équilibrée, tant au niveau social, qu'environnemental et budgétaire.

### 3.3 Positionnement du banc environnemental

#### 3.3.1 Remarques générales

16. Le banc environnemental du CESE Wallonie soutient le choix du Gouvernement wallon de calculer les taxes automobiles sur base de la masse, de la puissance, des émissions de CO<sub>2</sub> et du type de motorisation des véhicules. Ces critères font sens dès lors que l'objectif est « notamment d'encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes ». Le constat du lien entre la masse et la puissance d'une voiture d'une part et ses impacts sur l'environnement et la sécurité routière d'autre part a été posé il y a longtemps dans de nombreuses études<sup>3</sup>.
17. Diverses recherches ont mis en lumière la faible prise en compte du TCO (total cost of ownership) par les citoyens lors de l'achat d'une voiture. La fiscalité à la possession et la fiscalité à l'usage ne sont donc pas des outils efficaces pour influencer sur le marché automobile. Pour autant qu'elle soit optimisée à cet effet, la TMC, due au moment de l'achat du véhicule, est l'outil le plus à même d'influencer les comportements d'achat des citoyens. Le benchmarking européen réalisé par IEW<sup>4</sup> en 2013 confirme cette intuition.
18. Une politique d'augmentation des tarifs (et donc des rentrées fiscales) de la TMC et de diminution de ceux de la TC permettrait de générer un signal-prix plus efficace pour « encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes » (selon les termes de la DPR). Une telle politique peut être menée « à fiscalité globale inchangée ». Pour le banc environnemental, le choix opéré par le Gouvernement wallon de ne pas modifier le poids relatif de la TMC et de la TC a pour conséquence de maintenir les tarifs de la TMC à un niveau trop bas pour modifier les comportements d'achat de manière sensible. Dès lors, il est à craindre que l'effet de réorientation des pratiques d'achat vers des voitures « moins puissantes, moins lourdes et dès lors moins polluantes » ne sera pas atteint.
19. Le banc environnemental tient à mentionner que la fiscalité à l'utilisation (accises sur les carburants, prélèvement kilométrique) constitue un outil complémentaire (agissant sur les comportements de mobilité) et non concurrent à la fiscalité à l'achat (TMC). La fiscalité à la possession (TC) a peu d'intérêt sur le plan environnemental.

#### 3.3.2 Remarques particulières

20. Les montants de base évoluant par palier, il peut en résulter une diminution de la taxe pour certains véhicules de puissance élevée. Ce système est un choix du Gouvernement wallon qui permet d'éviter des augmentations (ou des diminutions) trop marquées de la taxation. Le banc environnemental estime donc que ce choix comporte deux grandes faiblesses :
  - un signal-prix très faible pour les puissances faibles et moyennes (donc, pour la majorité du parc et des immatriculations) ;
  - l'évolution par paliers induit des effets de seuil.

Pour le banc environnemental, il eut été préférable de se libérer de ce carcan pour établir une TMC linéaire, variant en fonction de la puissance réelle du véhicule.

---

<sup>3</sup> Par exemple, OECD Can Cars Come Clean? Strategies for low-emission vehicles (2004), ICCT Summary of mass reduction impacts on EU cost curves (2013), ...

<sup>4</sup> [https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/BdocB\\_2014\\_Q3f\\_Courbe\\_taxation\\_fr.pdf](https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/BdocB_2014_Q3f_Courbe_taxation_fr.pdf).

## 21. CO<sub>2</sub>: les valeurs pivot

Les formules de calcul de la TMC et de la TC font référence à des valeurs pivot de 115 (NEDC) ou 136 (WLTP) gCO<sub>2</sub>/km. Le banc environnemental considère que ces valeurs devraient être mises à jour, du moins pour la TMC ; elles correspondent en effet approximativement aux valeurs du marché belge en 2016 et 2017 qui ont ensuite fortement baissé en 2020 et 2021.

## 22. Facteur social

La dégressivité de la TMC applicable actuellement pour les véhicules d'occasion est maintenue dans l'avant-projet de décret, de même que la période durant laquelle elle s'applique (15 ans). Le banc environnemental en profite pour rappeler à cet égard que ce point constitue une particularité belge : dans l'Union européenne, seuls deux autres États membres (la France et la Hongrie) appliquent une taxe à l'achat sur les véhicules d'occasion déjà immatriculés dans le pays.

Cela étant, le banc environnemental suggère d'adopter en cette matière la même logique que la Flandre (diminution de 10% par an pendant 10 ans) qui allie une meilleure lisibilité à un plus gros effet de correctif social (avantage pour les personnes ayant les revenus modestes, qui ont préférentiellement recours au marché de l'occasion).

## 23. Facteur carburant

Le banc environnemental considère que les véhicules hybrides rechargeables (PHEV) ne devraient peut-être pas être encouragés. De nombreuses études<sup>5</sup> font état d'émissions en conditions réelles 2 à 5 fois supérieures aux émissions officielles déclarées par les constructeurs.

Il estime que c'est avant tout l'achat de véhicules à propulsion exclusivement électrique (légers et peu puissants) qui doit dès à présent être clairement encouragé. Le coefficient de carburant des véhicules électriques établi à 0,26 se justifie donc pleinement. Cependant, la part de marché de ce type de véhicules va très rapidement augmenter. La plupart des prévisions pour les marchés européen et nord-américain font état de minimum 30% du marché du neuf pour les véhicules électriques à batterie (BEV) en 2030. Cet élément devrait par ailleurs vraisemblablement conduire les autorités européennes à adopter l'objectif de 55% de réduction des émissions des voitures neuves vendues en Europe en 2030 et de 100% en 2035. Il deviendra donc rapidement inutile d'encourager l'achat des BEV. C'est pourquoi le banc environnemental propose d'intégrer, dans l'avant-projet de décret, un calendrier d'augmentation progressive du facteur carburant des BEV et des autres types de motorisation pour que, à terme, le facteur neutre (facteur carburant égal à 1) s'applique aux BEV. C'est d'ailleurs une telle approche, offrant une meilleure prévisibilité aux citoyens et au secteur automobile, qui a été privilégiée par le Gouvernement fédéral pour encourager l'électrification du parc de voitures de société.

\* \* \* \* \*

---

<sup>5</sup> Voir notamment ICC Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe – A 2022 update on fuel consumption, electric driving and CO<sub>2</sub> emissions (2022).