Octobre 2011.

CEPAG

Centre d'Éducation Populaire
André Genot

LA FISCALITÉ AUTOMOBILE

Infanti Gianni

A. La structure de la Belgique Fédérale

Depuis 1993, l'article 1er de la Constitution définit la Belgique comme « un Etat fédéral qui se compose des communautés et des régions », les articles suivants précisent ainsi : « la Belgique comprend trois communautés : la Communauté française, la Communauté flamande et la communauté germanophone (…) et trois régions : la Régions wallonne, la Région flamande et la Région bruxelloise ». Outre cette réforme de la Constitution, ces changements institutionnels ont engendré un transfert de compétences et une modification des mécanismes de financement des entités fédérées. Ces deux derniers points restent par ailleurs la pierre d'achoppement à la formation d'un nouveau Gouvernement depuis plus de un an.

B. Le pouvoir fiscal des Régions dans la loi spéciale de financement

La loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions du 16 janvier 1989 (LSF), modifiée par les lois spéciales du 16 juillet 1993 et du 13 juillet 2001, définit l'autonomie fiscale des entités fédérées belges.
Cette loi renforce les pouvoir fiscal des Régions qui perçoivent désormais l'entièreté des droits d'enregistrement sur la transmission à titre onéreux et de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Le nombre d'impôts régionaux a aussi été élargi. Ces impôts régionalisés étaient les suivants :

- les droits d'enregistrement sur la constitution d'une hypothèque sur un bien immeuble situé en Belgique;
- les droits d'enregistrement sur les partages partiels ou totaux de biens immeubles situés en Belgique, les cessions à titre onéreux, entre copropriétaires, de parties indivises de tels biens, et les conversions prévues aux articles 745*quater* et 745*quinquies* du Code civil, même s'il n'y a pas indivision;
- les droits d'enregistrement sur les donations entre vifs de biens meubles ou immeubles;
- la taxe de mise en circulation;
- l'eurovignette;
- la redevance radio et télévision.

Les Régions sont ainsi compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposable ainsi que les exonérations de tous les impôts régionaux.

Le service des impôts régionaux est assuré gratuitement par l'Etat fédéral mais les Régions restent libres de pouvoir prendre ces perceptions à leur charge.
C'est dans ce contexte que la Région wallonne a décidé, à partir de 2013, d'assurer elle-même la perception des taxes relatives à la fiscalité automobile.

C. Le cadre actuel de la fiscalité automobile en Wallonie

Il existe 4 composantes de la fiscalité wallonne liées à l'automobile :

1. La taxe de circulation.
2. La taxe de mise en circulation.
3. L'eurovignette.
4. Le système d'éco bonus/malus.

1. La taxe de circulation (TC)

Cette taxe est établie sur les véhicules à vapeur ou à moteur et sur leurs remorques et semi-remorques, utilisés pour le transport de personnes, ainsi que sur tous les véhicules semblables servant au transport sur route de marchandises.
Pour les voitures, voitures mixtes et minibus, la taxe s'établit en fonction de la puissance fiscale liée à la cylindrée :

Cylindrée	Puissance fiscale	Taxe
0 à 0,7	4 et moins	63,36
0,8 à 0,9	5	79,32
1 à 1,1	6	114,60
1,2 à 1,3	7	149,76
1,4 à 1,5	8	185,28
1,6 à 1,7	9	220,68
1,8 à 1,9	10	255,72
2,0 à 2,1	11	331,92
2,2 à 2,3	12	408,00
2,4 à 2,5	13	483,96
2,6 à 2,7	14	560,16
2,8 à 3	15	636,24
3,1 à 3,2	16	833,28
3,3 à 3,4	17	1.030,56
3,5 à 3,6	18	1.227,84
3,7 à 3,9	19	1.424,64
4 à 4,1	20	1.621,92

2. La taxe de mise en circulation (TMC)

Cette taxe vise, d'une part, les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, d'autre part, les avions, hydravions et autres aéronefs, et enfin les yachts bateaux de plaisance d'une longueur supérieur à 7.5 mètres.

La taxe de mise en circulation est exigée une seule fois et s'applique aux véhicules neufs ou d'occasion. Cette taxe est fonction des chevaux fiscaux ou des kilowatts (le montant les plus élevé étant retenu) et varie selon l'âge du véhicule.

Cylindrée	Puissance du véhicule	Âge du véhicule en mois				
		jusqu'à 12 mois	de 12 à 24 mois	de 24 à 36 mois	de 36 à 48 mois	de 48 à 60 mois
0,1 à 1,5	0 à 8 CV / 0 à 70 kW	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
1,6 à 1,9	9 à 10 cv / 71 à 85 kW	123,00	110,70	98,40	86,10	73,80
2 à 2,1	11 cv / 86 à 100 kW	495,00	445,50	396,00	346,50	297,00
2,2 à 2,7	12 à 14 cv / 101 à 110 kW	867,00	780,30	693,60	609,90	520,20
2,8 à 3	15 cv / 111 à 120 kW	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40
3,1 à 3,4	16 à 17 cv / 121 à 155 kW	2.478,00	2.230,20	1.982,40	1.734,60	1486,80
3,5 et plus	plus de 17 cv/+ de 155 kW	4.957,00	4.461,30	3.965,60	3.469,90	2974,20

3. L'eurovignette

L'eurovignette est une taxe assimilée aux impôts sur le revenu, qui est perçue comme droit d'usage du réseau routier. Elle a été instaurée au 1er janvier 1995 sur base de la Directive 93/89/CE par un accord signé par plusieurs pays membres de l'Union européenne qui composent le territoire soumis à l'eurovignette : l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas. Depuis lors, l'Allemagne a remplacé l'eurovignette par une taxe kilométrique.

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport des marchandises par route et dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes (il s'agit, en général, des camions avec remorques ou semi-remorques).

Le redevable principal est le propriétaire du véhicule. L'eurovignette est due non seulement pour les véhicules immatriculés en Belgique mais aussi pour les autres véhicules, dès l'instant où ils circulent sur le réseau routier désigné par le Roi (autoroutes, rings et certaines nationales).

Le taux de l'eurovignette varie en fonction du nombre d'essieux et des normes d'émission euro.

4. Le système d'éco bonus/malus wallon

Ce système s'applique aux véhicules immatriculés par les personnes physiques. Depuis le 1er septembre 2010 :

- Un bonus de 100 € à 1200 € peut-être octroyé pour les véhicules émettant moins de 99gr CO2/km parcouru.
- Un malus allant de 100€ à 1500 est réclamé aux propriétaires de véhicules émettant plus de 155 gr CO2/km parcouru.

D. Contexte européen en matière de fiscalité automobile

La Commission européenne a présenté le 5 juillet 2005 une proposition de directive (COM/2005/261/FINAL) dans laquelle on prévoyait la restructuration des systèmes de taxation des voitures particulières. Le Parlement Européen avait alors examiné cette proposition et a adopté une résolution (JO C 305 E du 14.12.2006) comportant différents amendements dont l'amendement 12 qui précisait que : « *Le principe de la taxation de l'utilisation et de l'impact environnemental d'un véhicule est conforme au principe fondamental de la politique environnementale communautaire selon lequel le pollueur doit supporter le coût des atteintes à l'environnement*. »

Dans les faits, cette résolution a pour objet de promouvoir la durabilité environnementale en restructurant la base d'imposition des taxes d'immatriculation afin qu'elle soit fonction des émissions de CO2.

E. Benchmarking avec nos pays voisins

	Incitants à l'achat	Taxe à l'acquisition	Taxe annuelle
Allemagne	Exemption taxe : • Euro [1]5/6 • Electrique		CC[2]/carburant/ CO2
France	Prime à la casse Réduction CO2		Carburant/ CO2
Luxembourg	Prime à la casse Prime CO2		

[1] La norme Euro, exprimée par gramme par kilomètre, fixe les taux maximum d'émissions de différents gaz toxiques : monoxyde carbone (CO), oxyde d'azote (NOx), hydrocarbure (HC) et autres particules fines (PM10).
[2] Cylindrée du moteur en centimètres cubes.

Pays-Bas	Réductions s/Tac : • Particules fines • Hybrides efficients	Prix d'achat Carburant/ CO2	Poids/carburant/ CO2

F. Réforme de la fiscalité automobile wallonne : pistes de réflexion

On ne peut aborder la réforme de la fiscalité automobile en Wallonie sans tenir compte des 3 éléments suivants :

a) La rencontre des exigences environnementales.

b) L'Acceptabilité sociale.

c) Le respect des contraintes économiques et budgétaires.

La logique de la précédente taxe de circulation était plutôt sociale. En effet, étant donné qu'il existe un lien direct entre d'une part la cylindrée et la taille du véhicule et d'autre part de la taille du véhicule et de son prix, plus un véhicule était cher et plus la taxe de circulation risquait d'être importante. Le désavantage de cette taxation est qu'elle ne prenait pas en compte les exigences environnementales.
Une solution serait de combiner à la fois la puissance du véhicule exprimée en CV fiscaux, les normes Euro et l'émission de CO2. Malheureusement, avec les avancées technologiques dans le domaine de l'automobile, on risque de voir apparaître des véhicules très puissants (et très onéreux) dont les performances environnementales seront supérieures à la moyenne. Dans ce cas, l'acceptabilité sociale ne serait pas respectée étant donné que ce mécanisme pourrait permettre de payer une taxe de circulation plus élevée pour une voiture citadine par rapport à une berline de luxe.
Dès lors, une solution à la fois « socialement » et « écologiquement » acceptable serait de combiner à la fois la norme Euro et le rejet de CO2 avec le prix du véhicule.
Il conviendrait par ailleurs d'apporter certains correctifs à notre modèle de taxation afin d'y apporter plus de cohérence, tant au niveau environnemental qu'au niveau social.

<u>Correctifs d'ordre environnemental</u> :

- Variabilité de la taxe en fonction du type de carburant (A l'instar de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Luxembourg).
- Application d'une taxe additionnelle lors du dépassement d'un plafond d'émission de CO2 (comme en France, aux Pays-Bas).

<u>Correctifs d'ordre social</u> :

- Prise en compte de la situation familiale. Une réduction d'impôt devrait être accordée aux familles nombreuses et aux personnes souffrant d'un handicap.

- Prise en compte des revenus. Une réduction d'impôt partielle voir totale pourrait être accordée aux plus bas revenus.

Enfin, il convient d'appliquer cette nouvelle taxation de manière progressive et ce, afin d'éviter aux possesseurs de véhicules plus anciens de subir un brusque changement.