
PARLEMENT WALLON

SESSION 2004-2005

5 JUILLET 2005

PROPOSITION DE DÉCRET

**modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus
en vue de favoriser l'utilisation de voitures particulières
plus respectueuses de l'environnement**

déposée par

M. R. Thissen

DÉVELOPPEMENT

Jamais la mobilité des personnes n'a été aussi élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Tant le nombre que la longueur des déplacements individuels ne cesse de croître. Les individus ont, en effet, un choix de destinations possibles de plus en plus large, qui leur permettent d'accéder à des biens, des services, des relations humaines...

Si les modes de déplacements individuels ont pris une place prépondérante au sein de notre société, il n'en reste pas moins que ceux-ci contribuent tout particulièrement aux problèmes de pollution liés à la consommation d'énergie.

Certains de ces polluants affectant la qualité de la vie locale (pics d'ozone) sont en diminution (SO₂) ou font l'objet d'interventions précises pour les maîtriser. Mais d'autres, en augmentation très rapide (CO₂), ont un impact planétaire et à long terme (1).

Selon le Rapport fédéral sur le développement durable (2), des indicateurs permettent d'apprécier la relation entre, d'une part, la croissance du PIB et, d'autre part, la consommation d'énergie et le transport de personnes, mais aussi entre la croissance du PIB et certaines pressions occasionnées par la consommation d'énergie et le transport des personnes, en particulier les émissions de CO₂ et celles de COV (Composés organiques volatils).

C'est ainsi que le Rapport constate que toute augmentation du PIB a entraîné, au cours des vingt dernières années, une augmentation importante de la consommation d'énergie et du transport des personnes.

Étant donné les prévisions pour les 20 prochaines années qui tablent, à politique inchangée, sur une croissance économique annuelle moyenne de 2,2 % entre 1995 et 2010 et de 1,5 % de 2010 à 2020 dans les pays de l'O.C.D.E., les émissions de CO₂ continueront d'augmenter en contribuant au réchauffement climatique.

Si, dans le cas des émissions de COV, des progrès technologiques ont permis de parvenir à un découplage fort entre les émissions de COV et la croissance du P.I.B., il n'en va pas de même pour le CO₂.

Les effets irréversibles du réchauffement climatique dû aux émissions de CO₂, ainsi que les problèmes de santé des êtres humains dus aux différents polluants liés à la combustion de combustibles fossiles pourraient mettre en péril la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins (3).

C'est pourquoi, dans le cadre du Protocole de Kyoto, notre pays s'est engagé à réduire globalement d'ici 2008-2012 ses émissions de CO₂ de 7,5 % par rapport à la situation de 1990 afin de lutter contre les changements climatiques.

Pour répondre à ses obligations, la Belgique devrait émettre 135,27 millions de tonnes de CO₂ en 2008 contre 146,24 millions de tonnes en 1990.

Or, il semble extrêmement complexe de calculer le pourcentage réel des diverses émissions du parc des véhicules existant. A cet égard, il convient de tenir compte de la composition du parc belge, du nombre de kilomètres parcourus, des caractéristiques de notre réseau routier. Même le relief et les conditions climatologiques peuvent jouer un rôle non négligeable en la matière.

En 1992, l'Institut pour «Energie- und Umweltforschung» (IFEU) de Heidelberg en Allemagne a reçu pour mission du Ministère allemand de l'Environnement d'établir un modèle, dénommé TREMOD, capable d'effectuer de tels calculs.

Au fil des ans, ce modèle a sans cesse été affiné pour devenir l'instrument officiel des autorités allemandes pour le calcul et l'estimation des émissions dans le secteur des transports. Il a non seulement été appliqué en Allemagne, mais aussi en Suisse, en Autriche et aux Pays-Bas.

En ce qui concerne notre pays, la FEBIAC a chargé l'IFEU d'examiner la situation (4). Avec l'aide de TREMOD, les chercheurs allemands ont calculé, sur la base de la connaissance de la composition du parc belge des véhicules, l'évolution des émissions et de la consommation de carburant par le trafic routier au cours des vingt dernières années. Ils ont également établi un modèle prévisionnel de l'évolution jusqu'en 2020, afin d'obtenir une image de ce que sera la qualité de l'air dans le futur.

(1) Voir Rapport fédéral sur le développement durable 2002 «Un pas vers un développement durable?», Bureau Fédéral du Plan, p. 47.

(2) *Ibid*, p. 52.

(3) *Ibid*, p. 53.

(4) Voir «Les émissions et la consommation d'énergie du trafic routier en Belgique (1980-2020), consultable sur le site www.febiac.be.

Les résultats des calculs des émissions indiquent une même tendance. A l'exception du CO₂, les émissions de tous les polluants semblent diminuer au cours de la période considérée malgré une augmentation de 80 % du nombre total de kilomètres parcourus par les voitures depuis 1980.

A cet égard, l'IFEU constate que si les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du trafic routier ont jusqu'à ce jour augmenté de manière continue, celles-ci devraient augmenter de 2 à 6 % pour les 20 prochaines années en cas de croissance de la mobilité de 14 à 22 %.

Une étude (5) publiée récemment par le CRIOC démontre que les consommateurs s'intéressent très peu à l'environnement lors de l'achat d'une voiture. Beaucoup ne font pas le lien entre consommation de carburant et émissions de CO₂, et ne sont pas plus en mesure de comparer l'impact sur l'environnement des différents carburants.

Pourtant, il faut bien constater que c'est l'utilisation de la voiture qui est la principale cause de pollution par l'automobile, davantage donc que sa fabrication ou son élimination.

C'est ainsi que les principaux critères de choix d'une voiture sont le prix, la fiabilité, la qualité et la sécurité du produit. La consommation en carburant, déterminant pourtant les émissions de CO₂, est également un critère de choix mais elle intervient davantage à titre économique qu'à titre écologique.

Ce qui importe aux yeux des consommateurs, selon l'étude du CRIOC, c'est que la voiture se situe dans la moyenne de consommation de sa catégorie, plus qu'à un niveau déterminé de consommation. Les autres critères environnementaux sont, quant à eux, très peu évoqués spontanément et n'interviennent jamais qu'en bout de liste.

Les concessionnaires interrogés, dans le cadre de cette enquête, fournissent des réponses assez concordantes. Pour eux, les critères de choix auxquels recourent les consommateurs sont surtout le prix, la sécurité et le confort de conduite. La consommation en carburant n'est citée que par un concessionnaire sur deux. Les critères environnementaux arrivant également en queue de peloton malgré que la grande majorité d'entre eux témoignent pourtant d'une bonne connaissance de l'impact des émissions de CO₂.

L'achat de véhicules neufs écoproformants constitue à ce sujet un enjeu crucial pour les politiques publiques: le renouvellement du parc automobile devant en effet permettre la mise en circulation de véhicules plus propres.

Une prise de conscience du public à l'égard des aspects environnementaux de l'automobile semble primordiale afin que des efforts soient accrus dans le sens de la mise sur le marché de voitures plus propres et plus respectueuses de notre environnement.

Notons à cet égard que le Service des Affaires environnementales du S.P.F. Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement réalise annuellement un «Guide de la consommation de carburant» réunissant les données relatives à la consommation officielle de carburant et aux émissions spécifiques officielles de CO₂ pour chaque modèle disponible sur le marché des voitures neuves.

Force est de constater que tant la réalisation de ce guide, que l'obligation pour les concessionnaires d'afficher sur les voitures neuves une étiquette indiquant la consommation moyenne en carburant et leur émission moyenne de CO₂ (6) n'ont guère permis d'influencer le comportement des consommateurs.

C'est pourquoi la présente proposition de décret envisage des mesures qui visent à favoriser l'utilisation de voitures particulières plus respectueuses de l'environnement.

Les mesures envisagées dans cette proposition de décret ne visent pas à s'appliquer à l'ensemble des voitures, voitures mixtes et minibus du parc automobile belge.

En effet, la mise en œuvre de pareilles mesures dans l'hypothèse où le redevable des taxes est une société au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, suppose un accord de coopération préalable entre les Régions tel qu'en dispose l'article 4, § 3, de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions qui dispose: «*Dans le cas où le redevable de ces impôts est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préa-*

(5) Voir «Choix d'une automobile: l'environnement pris en compte?», Crioc, janvier 2004.

(6) Voir l'Arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (M.B. 12 octobre 2001).

table d'un accord de coopération entre les trois Régions au sens de l'article 92 bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.».

A. Barème de taxation qui tient compte de l'émission de CO₂

La présente proposition modifie la base imposable des voitures, voitures mixtes et minibus telle que prévue par le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en substituant le barème des chevaux-vapeur par un barème prenant mieux en compte les effets des émissions de CO₂, tout en étant budgétairement neutre à l'égard des finances régionales.

A cette fin, il est envisagé de se référer à une échelle développée par le Service des Affaires environnementales du S.P.F. Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement.

Celle-ci indique les émissions spécifiques officielles de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre (g/km) sur la base des émissions mesurées conformément aux dispositions de l'Arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

Chaque véhicule à moteur de la catégorie M1, tel que défini par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité relève, selon le type de carburant et en fonction des résultats d'essais, d'une des sept catégories suivantes :

	Voitures à essence	Voitures diesel
A	moins de 100 g/km	moins de 85 g/km
B	de 100 à 130 g/km	de 85 à 115 g/km
C	de 130 à 160 g/km	de 115 à 145 g/km
D	de 160 à 190 g/km	de 145 à 175 g/km
E	de 190 à 220 g/km	de 175 à 205 g/km
F	de 220 à 250 g/km	de 205 à 235 g/km
G	> 250 g/km	> 235 g/km

Afin de déterminer le taux de CO₂ à prendre en considération pour chaque véhicule, il faut se référer au taux tel qu'utilisé dans le cadre du «guide de la consommation de carburant» et des étiquettes apposées sur les voitures neuves conformément à l'Arrêté Royal du 5 septembre 2001.

L'article premier de cet Arrêté royal précise que les émissions spécifiques officielles de CO₂ sont : «pour

une voiture particulière donnée, les émissions mesurées conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 visée dans les «résultats d'essais» et qui figure dans la fiche de réception C.E. du véhicule ou dans le certificat de conformité. Dans le cas où plusieurs variantes et/ou versions sont regroupées sous un même modèle, les valeurs retenues pour les émissions de CO₂ de ce modèle sont basées sur la variante et/ou la version dont le niveau officiel d'émissions de CO₂ est le plus élevé au sein de ce groupe.».

Ce taux d'émissions de CO₂ en grammes par kilomètre est mentionné soit dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule, ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

B. Véhicules équipés au L.P.G.

S'il ne demeure pas moins qu'une voiture équipée d'une installation L.P.G. est moins polluante qu'une voiture à essence, tant pour les émissions de CO₂ que pour les autres polluants atmosphériques, force est de constater que peu de voitures sont équipées de série au L.P.G.

Ceci a pour conséquence qu'aucune catégorie d'émission de CO₂ ne leur est associée, la moyenne de référence pour ce genre de véhicules faisant actuellement défaut en raison du trop faible volume de ventes.

En effet, la plupart des installations au L.P.G. sont placées après l'achat du véhicule. De plus, ces véhicules sont statistiquement considérés comme des véhicules utilisant de l'essence.

C'est pourquoi la présente proposition de décret envisage d'établir la taxe de circulation conformément au barème applicable aux véhicules alimentés à l'essence mais diminuée de 100 euros, le cas échéant limité au montant de la taxe.

Par ailleurs, il pèse sur les véhicules L.P.G. une fiscalité propre, peu propice au développement de l'utilisation de tels véhicules. En effet, les articles 12 et 13 du code des taxes assimilées aux impôts sur le revenu prévoient une taxe de circulation complémentaire pour les voitures équipées au L.P.G.

Aussi, la présente proposition de décret envisage de supprimer cette taxe de circulation complémentaire pour les voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de ceux dont le redevable de la taxe est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.

C. Véhicules électriques

Le moteur électrique apparaît, depuis la naissance de l'automobile, comme la principale alternative au

moteur thermique. Ainsi, le premier véhicule à atteindre la vitesse de 100 km/h, en 1899, la «Jamais contente», était mû par un moteur électrique.

La voiture électrique présente des avantages importants, pour la collectivité et, dans une moindre mesure, pour l'utilisateur. Le premier avantage pour la collectivité est de réduire presque totalement les émissions polluantes et de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de l'unique véhicule que l'on puisse qualifier de «zéro émission». Il convient par ailleurs de souligner que la voiture électrique ne susciterait pas d'augmentation significative de la production d'électricité. En effet, la consommation annuelle d'un véhicule électrique est de l'ordre de celle d'un chauffe-eau électrique.

Ensuite, le véhicule électrique «classique» constitue pour l'instant le moyen de conserver l'avance acquise dans la conception, l'industrialisation et la mise en œuvre des technologies liées à la propulsion électrique.

Enfin, à partir d'une distance parcourue de 8.000 kilomètres par an, la voiture électrique coûte moins cher qu'une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel. En effet, le prix à l'achat et la location de la batterie sont plus que compensés par le faible coût de l'électricité (une recharge de 2 euros permet de parcourir une centaine de kilomètres) et le faible entretien exigé par un tel véhicule.

Pour des raisons environnementales évidentes, il convient d'encourager l'achat de véhicules à moteurs électriques. Ce constat est plus vrai encore en milieu urbain où la pollution de l'air par les hydrocarbures et

les gaz d'échappement est particulièrement importante. Par ailleurs, la nature même des déplacements urbains, courts et fréquents, justifie et permet, plus que dans d'autres espaces, l'utilisation de véhicules électriques.

La présente proposition vise donc à encourager l'achat de tels véhicules en supprimant pour ces derniers la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation.

Cette suppression des taxes de mise en circulation et de circulation permettra ainsi de compenser le surcoût parfois important que représentent à l'achat les véhicules électriques. Du fait notamment de la production en petite série, le prix d'acquisition de ces véhicules est en effet élevé. Ainsi, le coût de production d'un véhicule électrique dépasse de 3.000 à 4.000 euros celui d'un véhicule thermique.

Cette suppression des taxes s'applique aux voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de ceux dont le redevable de ces impôts est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activité de leasing.

D. Régime transitoire

L'objet de la proposition de décret étant de favoriser l'achat de véhicules moins polluants, d'une part, et pour ne pas pénaliser, d'autre part ceux qui sont actuellement propriétaires de véhicules polluants, le nouveau barème établi sur la base des émissions en CO₂ s'applique pour les nouvelles immatriculations à dater du premier janvier 2006.

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue de favoriser l'utilisation de voitures particulières plus respectueuses de l'environnement

Article premier

À l'article 9, alinéa 1er du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, modifié par la loi du 25 janvier 1999, un point A bis libellé comme suit est ajouté :

«A.bis Voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de celles dont le redevable de la taxe est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.

Le montant de la taxe est fixé comme suit :

Tableau I
Véhicule à moteur alimenté à l'essence :

	Emissions de CO ₂ en g/km	Montant de la taxe en euros
A	Moins de 100 g/km de CO ₂	80
B	De 100 à 130 g/km de CO ₂	170
C	De 130 à 160 g/km de CO ₂	240
D	De 160 à 190 g/km de CO ₂	310
E	De 190 à 220 g/km de CO ₂	410
F	De 220 à 250 g/km de CO ₂	490
G	> 250 g/km de CO ₂	840

Tableau II
Véhicule à moteur alimenté au gasoil :

	Emissions de CO ₂ en g/km	Montant de la taxe en euros
A	Moins de 85 g/km de CO ₂	60
B	De 85 à 115 g/km de CO ₂	150
C	De 115 à 145 g/km de CO ₂	200
D	De 145 à 175 g/km de CO ₂	270
E	De 175 à 205 g/km de CO ₂	400
F	De 205 à 235 g/km de CO ₂	480
G	> 235 g/km de CO ₂	830

Le taux d'émission de CO₂ de chaque voiture particulière est déterminé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 visées dans les «résultats d'essais» et qui figure dans la fiche de réception C.E. du véhicule ou dans le certificat de conformité. Dans le cas où plusieurs variantes et/ou versions sont regroupées sous un même modèle, les valeurs retenues pour les émissions de CO₂ de ce modèle sont basées sur la variante et/ou la version dont le niveau officiel d'émissions de CO₂ est le plus élevé de ce groupe.

Lorsque le moteur du véhicule est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, la taxe fixée conformément au tableau I, est diminuée de 100 euros, le cas échéant limité au montant de la taxe.

Les barèmes des tableaux I. et II sont appliqués pour les nouvelles immatriculations à dater du 1^{er} janvier 2006.»

Art. 2

Un nouveau paragraphe 1^{er} bis libellé comme suit est ajouté à l'article 12 :

«Art. 12. – § 1^{er} bis. Cette taxe de circulation complémentaire ne s'applique qu'aux voitures, voitures mixtes et minibus dont le redevable de la taxe est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.».

Art. 3

A l'article 5, § 1^{er}, de ce même code, un nouveau point libellé comme suit est ajouté :

«10° les véhicules à moteur, à l'exclusion de ceux dont le redevable de la taxe est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, utilisant uniquement ou essentiellement l'énergie électrique comme mode de propulsion».

Art. 4

A l'article 96 de ce même code, un nouveau point libellé comme suit est ajouté :

«4° les véhicules à moteur, à l'exclusion de ceux dont le redevable de la taxe est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de

leasing, utilisant uniquement ou essentiellement l'énergie électrique comme mode de propulsion».

Art. 5

Le présent décret entre en vigueur le premier janvier 2006.

R. THISEN

