 552 (2015-2016) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

5 JUILLET 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à supprimer les avantages fiscaux pour les véhicules de société équipés de motorisations au diesel

déposée par

M. Puget

site internet : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

RÉSUMÉ

Depuis que la Région wallonne est compétente en matière de fiscalité automobile, le Gouvernement a entrepris un vaste chantier de réformes prenant en compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux. Parallèlement, il s'est avéré qu'un écart existe entre les performances réelles des véhicules et celles annoncées par les constructeurs automobiles.

La lutte contre la pollution est capitale pour le maintien de l'environnement. La présente proposition de résolution entend supprimer les avantages fiscaux accordés aux véhicules de société pour les véhicules équipés d'une motorisation principale diesel et ne plus les accorder que pour les véhicules équipés d'une motorisation essence, électrique ou dits « hybrides-essence », Compressed natural gaz (CNG) et Gaz de pétrole liquéfié (GPL).

DÉVELOPPEMENT

La Région wallonne désormais compétente en matière de fiscalité automobile a entrepris un chantier de révision des normes applicables.

La nouvelle fiscalité devra prendre en compte des considérations environnementales afin de faire face aux changements climatiques et à la démographie galopante, mais aussi sociales afin de ne pas pénaliser trop durement les consommateurs.

A. Aspects environnementaux

L'émission de CO_2 et les rejets NO_x sont particulièrement nocifs pour l'environnement et, partant de là, pour l'avenir de la planète et la santé publique.

De surcroît, la Région a mené, en 2016, des tests de pollution sur 38 véhicules diesel différents, au Centre de Technologie avancée de Mons, en collaboration avec l'Université montoise et l'Agence wallonne de l'air et du climat. Les véhicules répondant à la norme Euro5, car ils sont les plus nombreux sur les routes, représentant 40% du parc wallon, ont révélé que les émissions, sur tous les modèles, sont supérieures à celles déclarées par les constructeurs.

Sur les rejets NO_x, le dépassement est de 3,4 fois la norme autorisée de 180 mg/km, avec des pointes allant jusqu'à 6,57 fois dans le cas d'un véhicule. En ce qui concerne les émissions de CO_2, le dépassement des valeurs homologuées est de 36%.

Les véhicules diesel émettent assurément plus de gaz polluants que les véhicules à essence et que les véhicules électriques.

A Bruxelles, à partir de 2018, les véhicules au diesel datant d'avant 1997 (moteurs Euro 0 et Euro 1) seront interdits.

Le Ministre wallon en charge de l'Environnement s'est dit « ouvert » à une discussion allant dans ce sens. En séance plénière du Parlement de Wallonie, le 8 juin 2016, le Ministre Carlo Di Antonio a déclaré qu'« une politique volontariste engagée à ce niveau-là pour passer du diesel, de l'hybride et du CNG, il faut installer évidemment les infrastructures pour accueillir les nouvelles générations de véhicules CNG – c'est le plan CNG tel qu'approuvé par le Gouvernement.

Permettre et promouvoir la création de zones de basse émission ou d'émissions restreintes. C'est quelque chose que nous avions déjà dans les cartons, comme en Flandre, pour Gand et Anvers, nous avons une réflexion en cours pour Charleroi et Liège ; pour faire en sorte qu'effectivement – et particulièrement lors des alertes smog – nous puissions avoir des mesures qui soient prises pour limiter l'accès à certains véhicules les plus polluants. J'entends bien qu'il faut être prudent par rapport à la fracture sociale que cela peut représenter. » ([1]).

([1]) CRAC N° 19 (2015-2016) du mercredi 8 juin 2016, p. 71.

B. Considérations économiques

1) « D'après les chiffres du « Corporate Vehicle Observatory barometer 2011 » (CVO), basés sur ceux de FEBIAC (2011, 1er trimestre) et ceux de l'ONSS pour 2010, le parc total des véhicules en Belgique s'élève à 6 810 000 unités. 78% d'entre eux - soit environ 5,3 millions de véhicules - sont des voitures, dont 4,2 millions de voitures privées, 770 000 voitures de société et 325 000 voitures d'indépendants.

Le nombre de véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes (camionnettes, pick-up...) s'élève à 600 000. Ces véhicules représentent 9% du parc des véhicules et peuvent être immatriculés au nom de particuliers, d'indépendants et d'entreprises.

Les 880 000 véhicules restants, soit 13%, sont des motos, camions, autobus... ». ([2])

En Belgique, 25% du parc automobile est composé de véhicules de société et d'indépendants.

« Si nous répartissons le parc des voitures selon le type de carburant, nous constatons que 62% possèdent un moteur diesel tandis que 38% roulent à l'essence. Le moteur diesel est le plus représenté dans toutes les catégories.

Parmi les voitures privées, 2 386 457 (57%) roulent au diesel et 1 822 799 (43%), à l'essence. Dans le cas des voitures de société, la répartition est de 86% (665 529) pour le diesel et 14% (104 792) pour l'essence. Enfin, 212 440 voitures d'indépendants sont au diesel (65%) et 112 057 à essence (35%).

La part plus importante du diesel parmi les voitures de société et d'indépendants peut notamment s'expliquer par le choix de l'utilisateur professionnel, compte tenu d'une valeur de revente plus importante, d'une rentabilité supérieure et de l'économie de carburant en cas de kilométrage élevé. ». ([2])

2) Les sociétés peuvent, davantage que les particuliers, adopter leurs comportements d'achat et de consommation. Garantes de la prospérité de la Région, elles ne doivent néanmoins pas être handicapées par les politiques menées.

La présente résolution entend inciter le Gouvernement wallon à supprimer les avantages fiscaux pour les véhicules de société équipé d'une motorisation diesel et ne les accorder qu'aux véhicules équipé d'une motorisation essence, électrique, hybride-essence, CNG et GPL.

Cette opération aura un coût marginal pour la Région et les entreprises.

Elle permettrait d'engager une véritable révolution sur les types de motorisation en Belgique, ne fût-ce que par le remplacement des motorisations sur quatre années (durée moyenne des leasing), mais également un rem-

([2]) Sources : KPMG. Rapport d'étude : Company vehicles 6 juin 2012.

placement du parc global extrêmement rapide, puisque ces véhicules « jeunes » se retrouvent rapidement sur le marché de l'occasion.

C. Aspects sociaux

Parallèlement, il est demandé au Gouvernement, par la présente résolution, de ne pas procéder, à un rythme trop rapide à l'interdiction de véhicules diesel les plus anciens car les classes paupérisées en pâtiraient.

La proposition de résolution peut rejoindre la volonté de la Région de préserver la santé des concitoyens des centres urbains, mais également des villes et villages wallons.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à supprimer les avantages fiscaux pour les véhicules de société équipés de motorisations au diesel

Le Parlement de Wallonie,

A. Considérant que les particuliers n'ont pas à être impactés par une réforme de la fiscalité automobile;

B. Considérant l'impact sur l'environnement des véhicules répondant aux normes européennes d'émission (dites normes Euro) les plus anciennes;

C. Considérant la pollution causée par le diesel sur l'environnement et la nécessité de promouvoir les véhicules à essence, hybrides, électriques, Compressed natural gaz (CNG) et Gaz de pétrole liquéfié (GPL);

D. Considérant l'impact de la fiscalité automobile sur les finances régionales;

E. Considérant le résultat des tests de pollution réalisés par la Région wallonne sur trente-huit véhicules et l'écart observé avec les performances annoncées par les constructeurs;

Demande au Gouvernement wallon,

– de demander au Gouvernement fédéral de ne plus octroyer d'avantages fiscaux aux voitures de société motorisées par un moteur diesel.

A.-P. Puget