

GOUVERNEMENT WALLON



Conseil de la Fiscalité
et des Finances de Wallonie

Législature 2014 – 2019

Avis : Réformer la fiscalité routière en Wallonie

28 novembre 2013

Table des matières

1	Introduction	3
2	La réforme de la taxe de mise en circulation en Flandre	3
3	Les catégories de véhicules concernés.....	4
4	Les taxes de circulation et de mise en circulation : situation actuelle	5
4.1	La taxe de circulation	5
4.2	La taxe de mise en circulation	5
5	La taxe de circulation réformée : une nouvelle base d'imposition en 3 volets	6
5.1	Premier composant : la vignette	6
5.2	Deuxième composant : le volet environnemental.....	6
5.2.1	Les émissions concernées	6
5.2.2	Une internalisation des coûts externes	7
5.2.3	Calcul de l'impact environnemental.....	8
5.3	Troisième composant : le correctif socio-fiscal.....	8
6	Niveau global d'imposition et suppression de la taxe de mise en circulation...	9
7	Une période transitoire	10
8	L'impact de la réforme	10
9	Recommandations.....	11

1 Introduction

Les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale ont conclu le 21 janvier 2011 un Accord Politique concernant la réforme de la fiscalité routière (ci-après « l'Accord politique »). Cet Accord politique prévoit que dans le respect des particularités de chacune d'entre elles, les 3 Régions conviennent de coopérer en vue d'une réforme de la fiscalité routière qui constitue en :

- 1°: l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds, en remplacement de l'euro-vignette;
- 2°: l'introduction d'un droit d'usage à la durée des infrastructures routières, applicable aux véhicules légers (la vignette);
- 3°: l'introduction, concomitante au droit d'usage des véhicules légers, de nouveaux modes de calcul pour la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation, qui doit mener à une fiscalité plus verte dont la base imposable sera notamment constituée de paramètres environnementaux.

La présente note vise à identifier les orientations possibles en matière de nouveaux modes de calcul des taxes liées à la circulation (point 3° *supra*), afin de permettre au Conseil de la Fiscalité et des Finances de Wallonie de formuler au Gouvernement des recommandations en la matière.

Cette réflexion sur une réforme des taxes de circulation et de mise en circulation peut s'inscrire dans un cadre parallèle à l'introduction des systèmes de péage kilométrique et de vignette routière, prévue à l'horizon 2016. Conformément à l'Accord politique du 21 janvier 2011 conclu entre les 3 Régions, la réforme de la fiscalité routière vise à instaurer une fiscalité plus équitable, à améliorer la qualité de l'air et à augmenter la performance environnementale du système de transport dans les 3 Régions. En particulier, cette réforme prévoit de nouveaux modes de calcul pour la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation des automobiles, qui doit mener à une fiscalité plus verte dont la base imposable sera notamment constituée de paramètres environnementaux.

2 La réforme de la taxe de mise en circulation en Flandre

Depuis 2012, la Flandre applique déjà de nouveaux modes de calcul pour la taxe de mise en circulation en y ayant intégré des paramètres environnementaux (Décret du 17 février 2012 portant modification de diverses dispositions du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus concernant la taxe de mise en circulation sur la base d'indicateurs environnementaux).

La réforme opérée en Flandre vise à introduire un système dans lequel la TMC sur les voitures propres est inférieure à la TMC sur les voitures plus polluantes. Le nouveau système tient compte de plusieurs paramètres – le type de carburant, les émissions de CO₂, la norme EURO, la présence d'un filtre à particule, l'âge du véhicule – dans une équation assez complexe :

$$TMC = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 4500 + c \right) * AC$$

dans laquelle

- f : facteur correctif visant à favoriser les voitures fonctionnant au LPG (gaz de pétrole liquéfié) ou au CNG (*compressed natural gas*);

- x : terme de correction pour le CO₂ visant à tenir compte de l'évolution technologique; x équivaut à 0g de CO₂/km en 2012 et est annuellement augmenté de 4,5g de CO₂/km à partir de l'année 2013;
- l'exposant 6 vise à atténuer l'impact sur la TMC d'une augmentation des émissions de CO₂ jusque 150g/km environ ;
- c : composante « air » fonction de la norme EURO et du type de carburant. Pour les normes EURO 3 et 4 en diesel, il est également tenu compte de la présence ou non d'un filtre à particules; dans ce facteur c, une correction est également introduite pour augmenter le niveau des émissions d'oxydes d'azote (NOx) au-delà des émissions standardisées dans la norme EURO = estimation des émissions « réelles » de NOx;
- CA : facteur correctif pour l'âge du véhicule mis en circulation, visant à atténuer l'impact de la formule pour les véhicules d'occasion.

Cette réforme de la TMC déjà appliquée en Flandre doit permettre à la Wallonie d'éviter certains inconvénients inhérents au nouveau système flamand. D'une part, la complexité de la formule utilisée en Flandre la rend difficilement compréhensible par le citoyen. D'autre part, les paramètres appliqués pour les différents polluants ne correspondent pas nécessairement à une réalité objective ou mesurable. Enfin, il a aussi été relevé que la nouvelle TMC flamande pénalisait davantage les petites voitures ou les voitures familiales par rapport à certains véhicules haut de gamme. En effet, ces derniers peuvent dans certains cas être plus efficaces sur le plan environnemental car ils bénéficient des évolutions technologiques les plus récentes, mais qui sont aussi les plus coûteuses. Il y a donc là un équilibre à trouver entre d'une part, la volonté d'encourager les véhicules les moins polluants et d'autre part, celle de veiller à préserver une certaine équité sociale dans l'application de la fiscalité automobile.

Etant donné l'instauration par la Flandre le 1^{er} mars 2012, en dépit de l'Accord politique, de nouveaux modes de calcul pour la taxe de mise en circulation, la coopération entre les 3 Régions ne concernerait que la réflexion autour de la seule taxe de circulation.

3 Les catégories de véhicules concernés

Les véhicules font l'objet d'une classification nationale et internationale qui les répartit en plusieurs catégories, comme indiqué dans l'arrêté royal du 18 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

- M1 : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum (voitures, voitures mixtes et minibus);
- M2 : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes (autobus et autocars);
- M3 : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes (autobus et autocars);
- N1 : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes (voitures mixtes aménagées pour le transport de choses, tracteurs et camionnettes);
- N2 : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 12 tonnes (camions et tracteurs);

- N3 : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises ayant une masse maximale supérieure à 12 tonnes (camions et tracteurs);
- L : cyclomoteurs, motocyclettes et véhicules assimilés (Arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques).

L'Accord politique prévoit une application de la réforme de la fiscalité routière aux véhicules automobiles de la catégorie M1. Les véhicules des catégories N2 et N3 ne sont pas visés par l'instauration d'une fiscalité plus verte mais conformément à l'Accord politique, ils seront redevables d'un péage kilométrique pour l'utilisation des infrastructures routières. L'opportunité d'appliquer la réforme aux autres catégories de véhicules (M2, M3, N1 et L) reste à évaluer. En ce qui concerne en particulier la catégorie N1 (camionnettes), il convient de rester attentif à l'impact d'une telle mesure sur le secteur des indépendants et des PME, s'agissant de véhicules qui bénéficient actuellement d'une fiscalité attractive et dont les impératifs en termes de puissance et de cylindrée ne sont pas comparables avec les besoins d'une voiture personnelle. En outre, ces véhicules seraient déjà redevables d'une vignette pour l'utilisation du réseau routier. Une fiscalité plus verte ne pourrait être appliquée à cette catégorie de véhicules que de façon adaptée sous forme d'incitant notamment en tenant compte des réserves exprimées *supra*.

Par conséquent, la suite de la note s'applique uniquement à la catégorie M1.

4 Les taxes de circulation et de mise en circulation : situation actuelle

La base imposable de la TC et de la TMC figure dans le Code des Taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

4.1 La taxe de circulation

Pour les voitures, voitures mixtes et minibus, la taxe de circulation est calculée sur base de la puissance du moteur. Les chevaux fiscaux (CV) d'une voiture automobile traditionnelle sont déterminés au moyen d'une formule dont les éléments dépendent de la cylindrée en litre ($CV = 4 \times \text{cylindrée} + \text{coefficient variable en fonction de la cylindrée du moteur ou du volume utile des chambres de combustion}$).

Pour 2014, 488 millions d'euros sont inscrits au budget régional wallon comme recettes générées par la taxe de circulation, toutes catégories de véhicules confondus.

4.2 La taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation porte sur les véhicules neufs ou d'occasion. Il s'agit d'une taxe unique qui est due dès l'instant où un véhicule est immatriculé ou ré-immatriculé par un nouveau propriétaire. Toutes les voitures particulières, voitures mixtes, minibus sont soumis à la taxe de mise en circulation. Ici aussi, c'est la puissance du moteur, exprimée en chevaux fiscaux (CV) ou en kilowatts (kW), qui détermine le montant de la taxe. Une réduction progressive est appliquée en fonction de l'âge du véhicule.

En Wallonie, le régime des éco-bonus/malus a été instauré dès 2008 en complément de la TMC, afin d'inciter nos concitoyens à l'acquisition de véhicules plus performants sur le plan environnemental. Il s'agit ici d'un mécanisme fiscal dissuasif et graduel qui vise l'acquisition et la mise en circulation par des particuliers de voitures et de voitures mixtes énergivores

voire très énergivores et par conséquent fort émetteurs de CO₂. En 2009 et en 2012, le système a été progressivement revu afin d'adapter les grilles de référence en fonction de l'évolution technologique du parc automobile, ainsi que dans un souci de simplification du régime. Ce régime incitatif a rencontré un indéniable succès puisqu'il a participé à la diminution du seuil moyen d'émission de CO₂ des véhicules neufs immatriculés en Wallonie par les particuliers.

Pour 2014, 174 millions d'euros sont inscrits au budget régional wallon comme recettes générées par la taxe de mise en circulation (éco-malus inclus), toutes catégories de véhicules confondus

5 La taxe de circulation réformée : une nouvelle base d'imposition en 3 volets

Vu la nécessité d'inciter davantage nos concitoyens à opter pour des véhicules moins polluants, il y a aujourd'hui consensus sur l'intérêt d'introduire des critères environnementaux dans la construction d'une nouvelle base d'imposition de la fiscalité automobile. La TC réformée devra résulter de la somme de 3 volets dont les poids respectifs restent à déterminer. Leur somme devra aussi faire l'objet d'une optimisation en fonction du niveau de recettes constantes à atteindre pour chaque Région, en application du principe de neutralité fiscale prévue dans l'Accord politique au moment de l'introduction de la réforme et de la nécessité d'assurer une prévisibilité minimale dans les recettes attendues :

1. un droit d'usage à la durée des infrastructures routières : la vignette;
2. un volet environnemental, dont la base imposable sera constituée de paramètres environnementaux;
3. un correctif socio-fiscal.

Ces 3 composants de la TC réformée sont développés dans les points 5 à 7 ci-dessous.

5.1 Premier composant : la vignette

Conformément à l'Accord politique interrégional et aux exigences du droit européen, les véhicules légers belges et étrangers seront tous redevables d'un droit d'usage à la durée des infrastructures routières. Ce droit d'usage se présentera sous la forme d'une vignette électronique. Les véhicules destinés au transport de marchandises et d'une masse maximale autorisée d'au moins 3,5 tonnes seront quant à eux soumis à un péage kilométrique pour l'usage des autoroutes et routes principales du réseau belge.

Le montant de la vignette est forfaitaire pour une durée donnée d'utilisation du réseau, indépendamment du lieu, de la date, du type de véhicule et du nombre de kilomètres parcourus. Les usagers auront le choix entre une vignette d'un an, de deux mois ou de 10 jours, étant entendu que la majorité des Belges opteront pour une vignette annuelle.

5.2 Deuxième composant : le volet environnemental

5.2.1 Les émissions concernées

L'Accord politique précise qu'une démarche objective basée sur des indicateurs environnementaux doit servir de base à la définition des performances environnementales. Cet indicateur sera constitué de paramètres vérifiables au travers de normes européennes.

Les paramètres retenus sont les éléments qui entrent en compte dans la définition des normes EURO ainsi que le calcul européen des émissions de CO₂.

En vue de limiter la pollution causée par les véhicules routiers, le règlement 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, a introduit les exigences EURO 5 et EURO 6 concernant les émissions des véhicules à moteur.

Dans le but de limiter au maximum l'impact négatif des véhicules routiers sur l'environnement et la santé, le règlement couvre une large gamme d'émissions polluantes : monoxyde carbone (CO), hydrocarbures imbrûlés (HC), oxydes d'azote (NOx) et particules (PM). Elles comprennent les émissions à l'échappement, les émissions par évaporation et les émissions du carter. Il existe des limites d'émissions pour chaque catégorie d'émissions polluantes en fonction du type de carburant (essence ou diesel). Bien que les normes en matière d'émissions polluantes aient déjà été actualisées depuis le 1^{er} janvier 2005 (norme Euro 4), l'UE a estimé nécessaire de les renforcer davantage. Le règlement de 2007 met ainsi l'accent sur la réduction des émissions de particules et d'oxydes d'azote (NOx), en particulier pour les véhicules diesel, en instaurant les normes Euro 5 et Euro 6.

Le tableau ci-dessous reprend les émissions autorisées depuis l'entrée en vigueur des normes EURO pour les voitures.

Euro	Essence				Diesel			
	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	HC
0	1,000	0,005	2,72	0,5335	1,600	0,2	2,72	0,4
1	0,4365	0,005	2,72	0,5335	0,873	0,14	2,72	0,097
2	0,225	0,005	2,2	0,275	0,63	0,08	1	0,07
3	0,15	0,005	2,3	0,2	0,5	0,05	0,64	0,06
4	0,08	0,005	1	0,1	0,25	0,025	0,5	0,05
5	0,06	0,005	1	0,1	0,18	0,005	0,5	0,05
6	0,06	0,005	1	0,1	0,08	0,005	0,5	0,09

5.2.2 Une internalisation des coûts externes

L'Accord politique précise également que les nouveaux systèmes tarifaires visent à aboutir à une internalisation des coûts liés à l'usage des routes. L'internalisation des coûts constitue la meilleure approche pour monétariser le coût des émissions de polluants des véhicules de façon objective.

On parle « d'internalisation des coûts externes » lorsque, par le biais de politiques ad hoc (pollueur payeur, ...) on cherche à assurer la prise en compte d'une externalité dans le processus décisionnel du marché en faisant acquitter tout ou partie de ces coûts aux agents qui en sont supposés responsables. L'internalisation est souhaitable dans la mesure où elle vise à intégrer l'ensemble des effets dans le processus de décision des usagers des transports.

On désigne sous le terme d'externalités les effets d'un agent économique sur un autre agent sans qu'il y ait transaction monétaire ou convention d'échange entre ces deux agents. Ces effets ne sont pas directement sanctionnés par les mécanismes du marché et le système de prix : ce sont des services rendus non rémunérés et des dommages causés non compensés. De telles externalités peuvent être « positives » – par exemple donner accès à des activités commerciales ou de loisirs – ou « négatives » – par exemple des émissions de polluants. Lorsqu'il est possible de les « monétariser » – les évaluer selon une unité monétaire – les externalités négatives des transports se traduisent en

"coûts externes". (Extrait de *"l'Evaluation des coûts externes liés au transport en Région wallonne, rapport CIEM pour le SPW-DGO3, février 2010*).

Ainsi, un coût externe peut être associé à chaque catégorie de polluants retenus. Il est proposé de s'inspirer d'études internationales telles qu'ExternE ou DEFRA, déjà utilisées par les 3 Régions notamment dans le cadre du projet ECOSCORE. Les coûts externes peuvent intégrer l'impact des polluants sur le réchauffement climatique et sur la qualité de l'air, en distinguant l'impact sur la santé de celui sur l'écosystème. Ils peuvent aussi intégrer une différenciation des impacts en milieu urbain et en milieu rural. Ces principes peuvent servir de base à l'établissement objectif des coûts externes relatifs aux polluants émis par les véhicules automobiles.

5.2.3 Calcul de l'impact environnemental

Une fois la structure des coûts externes établie selon les principes du point 5.2.2 *supra*, ils pourront être multipliés par un facteur d'échelle multiplicatif, en fonction de l'ordre de grandeur budgétaire souhaité pour le volet environnemental dans la taxe de circulation d'une voiture.

Aujourd'hui toutefois, la Wallonie ne dispose pas encore de tous les leviers ni de statistiques suffisantes pour effectuer de telles simulations budgétaires sur base d'informations suffisamment complètes et fiables. En effet, ce n'est qu'à partir du 1^{er} janvier 2014 que la Wallonie aura effectivement repris à son compte le service de l'impôt en matière de taxe de circulation, de taxe de mise en circulation et d'Eurovignette. Ce n'est qu'à partir de ce moment que la Wallonie disposera de toutes les données utiles et nécessaires à l'élaboration de nouveaux modes de calculs pour les taxes automobiles.

Il est en effet impératif de réussir pleinement une réforme fiscale qui représente une recette annuelle de 662 millions d'euros inscrits au budget 2014 de la Wallonie (taxes de circulation et de mise en circulation, toutes catégories de véhicules confondus et éco-malus inclus).

5.3 Troisième composant : le correctif socio-fiscal

La possibilité d'introduire des correctifs sociaux est mentionnée dans l'Accord politique. En effet, en matière de fiscalité routière, l'utilisation de critères environnementaux doit être soigneusement encadrée pour éviter de pénaliser les petites voitures ou les voitures familiales par rapport à certains véhicules haut de gamme. En effet, ces derniers peuvent dans certains cas être plus efficaces sur le plan environnemental car ils bénéficient des évolutions technologiques les plus récentes, mais qui sont aussi les plus coûteuses. Il a été relevé que les puissantes voitures haut de gamme bénéficient maintenant en Flandre d'une réduction significative de leur taxe de mise en circulation suite à la réforme introduite en 2012. Il y a donc là un équilibre à trouver entre d'une part, la volonté d'encourager les véhicules les moins polluants et d'autre part, celle de veiller à préserver une certaine équité sociale dans l'application de la fiscalité automobile.

C'est dans ce contexte qu'il est proposé d'utiliser un correctif socio-fiscal basé sur le système actuel de puissance fiscale, en poursuivant un double objectif : d'une part, ne pas augmenter la charge fiscale pour les véhicules de petite cylindrée ou familiaux, et d'autre part, limiter la baisse de la fiscalité routière pour les véhicules haut de gamme ayant une puissance élevée. Un tel système permettrait également de limiter l'instabilité des recettes en raison de l'évolution technologique.

L'introduction de facteurs correctifs supplémentaires (réductions, exonérations, ...) pour certaines catégories d'usagers, en particulier les familles nombreuses, les habitants des zones rurales, devrait également faire l'objet d'une attention particulière.

6 Niveau global d'imposition et suppression de la taxe de mise en circulation

L'Accord politique prévoit également que la réforme de la fiscalité routière respectera un niveau global d'imposition constant au moment de son introduction, dans chacune des 3 Régions. Il conviendra aussi de rester attentif à l'impact de la réforme sur les pouvoirs locaux et de veiller au maintien des recettes actuelles dont bénéficient les communes par le biais des décimes additionnels.

Par conséquent, la somme des 3 volets (vignette, environnemental, correctif socio-fiscal) doit encore faire l'objet d'une optimisation de leurs montants et de leurs paramètres en fonction du niveau de recettes constantes à atteindre.

Comme déjà relevé *supra*, la Wallonie ne dispose cependant pas encore de tous les leviers ni de statistiques suffisantes pour effectuer de telles simulations budgétaires sur base d'informations suffisamment complètes et fiables. En effet, ce n'est qu'à partir du 1^{er} janvier 2014 que la Wallonie aura effectivement repris à son compte le service de l'impôt en matière de taxe de circulation, de taxe de mise en circulation et d'Eurovignette. Ce n'est qu'à partir de ce moment que la Wallonie disposera de toutes les données utiles et nécessaires à l'élaboration de nouveaux modes de calculs pour les taxes automobiles.

Dès à présent toutefois, l'on peut estimer que la suppression de la taxe de mise en circulation constitue une mesure additionnelle de nature à renforcer la simplicité et la lisibilité de la fiscalité routière. C'est une approche qui s'inscrit dans la continuité de la politique actuellement menée par le Gouvernement wallon qui vise à imposer l'utilisation d'un véhicule plutôt que son acquisition. La suppression de la TMC peut être conçue comme une opération neutre d'un point de vue budgétaire, étant donné que les pertes de recettes correspondantes peuvent être compensées par un transfert progressif et parallèle des recettes générées par la TMC vers la TC. La TC constitue en effet une source de recettes plus stable puisqu'elle en génère pendant toute la durée de vie de la voiture particulière, alors que la TMC n'en génère qu'au moment de l'achat du véhicule. En outre, c'est un processus qui s'accompagnerait d'une diminution des charges administratives nécessaires à la gestion d'un système de taxation automobile unique, non seulement pour les administrations mais également pour les citoyens puisque ces derniers seraient dorénavant confrontés à une seule taxe au lieu de deux.

La suppression de la TMC permettra également de se conformer aux orientations européennes en la matière : la *Proposition de Directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières*, présentée par la Commission en 2005 et annexée à la présente note, privilégie notamment une suppression de la TMC dans les Etats membres. Cette proposition de directive vise à harmoniser les systèmes fiscaux liés aux véhicules entre les Etats membres, dans le cadre de la libre circulation et des objectifs du Protocole de Kyoto. Dans le domaine des voitures particulières, le bon fonctionnement du marché intérieur se heurte en effet à des problèmes majeurs résultant notamment de l'existence de 27 systèmes de taxation différents dans l'Union, avec des niveaux de TMC variables et parfois disproportionnés dans certains pays. D'un point de vue social également, la TMC peut constituer un obstacle au remplacement d'un véhicule usagé pour les citoyens à plus faibles revenus.

La suppression de la TMC se ferait de manière progressive pour éviter d'imposer une charge fiscale excessive aux particuliers détenteurs d'une voiture qui viennent d'acquitter une TMC et qui devraient, en plus, payer une TC le cas échéant majorée. Une période de transition de 10 ans peut être envisagée, au cours de laquelle l'élimination progressive de la taxe de mise en circulation sera compensée par une hausse moyenne de la taxe de circulation réformée, afin d'atteindre un niveau de recettes équivalent. La suppression de la taxe de mise en circulation permettrait aussi de moins encourager l'achat de voitures plus anciennes et plus polluantes (la TMC étant dégressive avec l'âge des véhicules) et contribuerait ainsi également à renforcer l'objectif environnemental poursuivi par la réforme.

Etant donné que la TC réformée présentera un volet environnemental important, l'éco-malus et les recettes qu'il génère seront également intégrés dans la nouvelle structure.

7 Une période transitoire

La réforme pourrait être appliquée à l'ensemble du parc automobile wallon dès sa mise en œuvre, mais moyennant l'instauration d'une période transitoire de plusieurs années. Cela permettrait également une suppression progressive de la TMC pour éviter d'imposer une charge fiscale excessive aux particuliers détenteurs d'une voiture qui viennent d'acquitter une TMC et qui devraient, en plus, payer une TC le cas échéant majorée.

Une période de transition de 10 ans peut être envisagée, au cours de laquelle l'élimination progressive de la taxe de mise en circulation sera compensée par une hausse moyenne de la taxe de circulation réformée, afin d'atteindre un niveau de recettes équivalent. La vignette serait quant à elle directement d'application à 100% dès la 1^{ère} année.

8 L'impact de la réforme

Conformément à l'Accord politique entre les 3 Régions et à la trajectoire budgétaire de la Wallonie, l'introduction de la réforme de la fiscalité routière devra respecter un niveau global d'imposition constant.

La réforme ne sera donc pas utilisée pour procéder à une augmentation de la pression fiscale sur les automobilistes wallons mais a pour objectifs :

- d'une part, avec la vignette, d'introduire une composante liée à l'utilisation des infrastructures routières, applicable également aux véhicules étrangers dans un souci d'équité;
- d'autre part, avec la réforme de la TC et de la TMC, de modifier la base d'imposition actuelle, liée uniquement à la puissance fiscale des véhicules, pour prendre davantage en compte les critères environnementaux et inciter ainsi nos concitoyens à opter pour des véhicules moins polluants. Pour les Wallons, le système actuel des éco-bonus/malus sera donc intégré dans la nouvelle structure de la fiscalité routière.

De la sorte, la réforme telle qu'elle est décrite dans la présente note participera pleinement à la réalisation de l'objectif fixé dans la DPR de mettre en place une fiscalité routière plus environnementale, sociale et équilibrée. Elle remplira son rôle d'incitant au renouvellement des véhicules anciens par les véhicules plus récents, et en particulier au remplacement des anciens véhicules diesel présentant des émissions de polluants très élevés, essentiellement de particules fines et d'oxydes d'azote. Elle permettra ainsi d'améliorer la qualité de l'air et d'augmenter la performance environnementale du système de transport en Wallonie. Elle permettra également une simplification administrative tant pour les administrations que pour les citoyens avec la combinaison de 3 taxes (TC, TMC, éco-malus) en une seule.

La réforme telle qu'elle est abordée dans la présente note devrait avoir un impact négatif pour les véhicules très polluants, neutre pour les véhicules dont les émissions sont déjà satisfaisantes et positif pour les véhicules les moins polluants. Actuellement, les véhicules avec une faible puissance fiscale paient des taxes de circulation et de mise en circulation assez réduites et risquent d'être proportionnellement plus impactés par la réforme. C'est face à ce constat que le volet socio-fiscal sera conçu de façon à ne pas augmenter la charge fiscale pour les véhicules de petite cylindrée ou familiaux, dans le but que les petits véhicules peu émetteurs de polluants (CO₂, norme EURO) puissent être également positivement impactés par la réforme. Des facteurs correctifs supplémentaires (réductions, exonérations, ...) pour certaines catégories d'usagers, en particulier les familles nombreuses

et les habitants des zones rurales, devront également être introduits. Il conviendra aussi de rester attentif à l'impact de la réforme sur les pouvoirs locaux.

9 Recommandations

Le Conseil de la Fiscalité et des Finances de Wallonie recommande au Gouvernement wallon de retenir les principes suivants pour la poursuite du développement de la réforme de la fiscalité routière en Wallonie :

- un niveau global d'imposition constant au moment de son introduction;
- Une application aux seuls véhicules M1;
- La fusion de la TC, de la TMC et de l'éco-bonus/malus en une seule taxe annuelle;
- Une structuration de la taxe réformée en 3 volets :
 - un droit forfaitaire d'usage ou d'accès pour les infrastructures routières : la vignette;
 - un volet environnemental basé sur les normes EURO et sur le CO₂, et sur l'internalisation objective des coûts externes des émissions concernées;
 - un correctif socio-fiscal basé sur le système actuel de puissance fiscale.
- Le maintien du principe des exonérations et des réductions actuellement appliquées en matière de TC, TMC et d'éco-bonus/malus, complétées par l'introduction de facteurs correctifs supplémentaires pour certaines catégories d'utilisateurs, en particulier les familles nombreuses et les habitants des zones rurales;
- Le maintien pour les communes de recettes équivalentes à celles dont elles bénéficient actuellement par le biais du décime additionnel sur la TC;
- Une période de transition de 10 ans.

Pour le Conseil,

Jean HILGERS
Président