



**CONCLUSIONS TASKFORCE VERDISSEMENT DE LA FISCALITÉ  
AUTOMOBILE**

Colloquium - 15 juin 2018

# **1. Introduction: la réalité bruxelloise**

# Volet politique

- Accord de majorité 2014-2019

« Le Gouvernement souhaite **améliorer la qualité de l'air** des habitants de notre Région. La qualité de vie des Bruxellois se voit affectée par les particules fines et la pollution de l'air. Le Gouvernement poursuivra, en vue de réduire la congestion routière, l'exécution de l'accord politique du 21 janvier 2011 et l'exécution de l'accord de coopération du 31/01/2014. Dans ce cadre, le péage urbain ne se justifiera pas. **Les taxes de circulation actuelles** pourront entre-temps être **réformées en vue de valoriser les véhicules performants au niveau environnemental.** »

- Plan IRIS 2 (Plan IRIS 3, dit 'Plan Good Move', en cours de développement) et Plan air-climat-énergie
- Fiscalité régionale plus **juste**, plus **simple** et plus **avantageuse** pour l'ensemble des Bruxellois

# Contexte bruxellois: quelques chiffres

Des Bruxellois relativement moins nantis...

- Revenus nets imposables : 22% inférieurs à la moyenne belge (Statbel, 2012)
- ~ 70% des ménages bruxellois disposent de revenus annuels < 28.000 EUR (Statbel, 2012)

...expliqué par un taux d'emploi plus faible

- 56,6 % en RBC contre 64,4 % pour l'ensemble du pays, en 2016 (IBSA)

Simplement appliquer un multiplicateur aux taxes de circulation actuelles rendrait la mobilité des Bruxellois encore plus contraignante.

Un véhicule bruxellois qui ne circulera plus sera remplacé par le véhicule d'un navetteur non-bruxellois non soumis à la fiscalité régionale bruxelloise.

Les ménages bruxellois possèdent/utilisent moins de véhicules

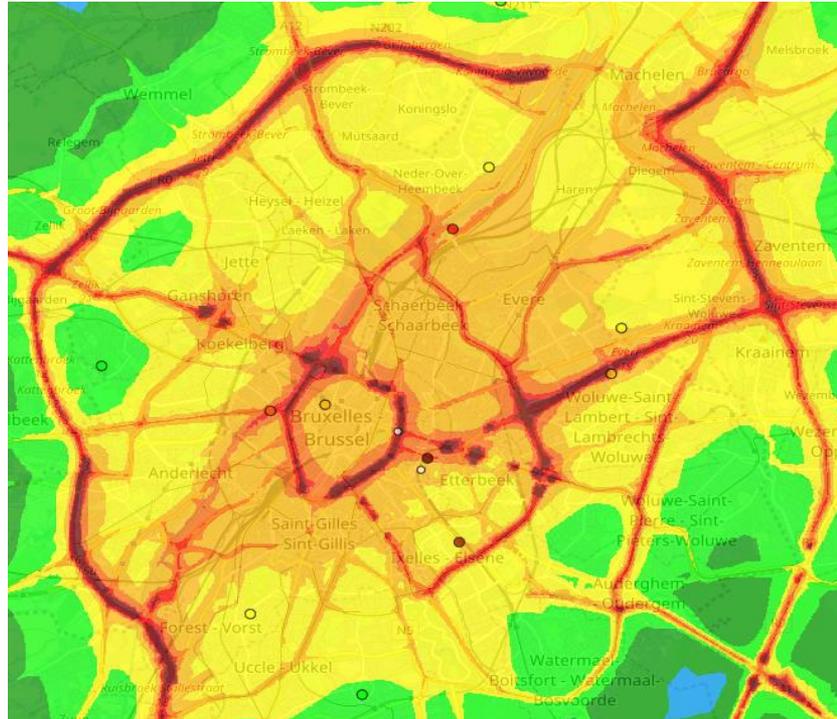
- 53% des ménages en RBC possèdent un véhicule, contre 85% en RW et 86% en RF (Enquête sur le budget des ménages 2016)
- 38% des Bruxellois utilisent encore la voiture pour le trajet domicile-travail, contre 68,5% en Flandre et 81,7% en Wallonie (SPF Mobilité, Enquête sur les déplacements domicile-travail 2014)

Importance des navetteurs

- Congestion importante et grandissante
- 51% des emplois en RBC occupés par des non-Bruxellois (IBSA, 2015)

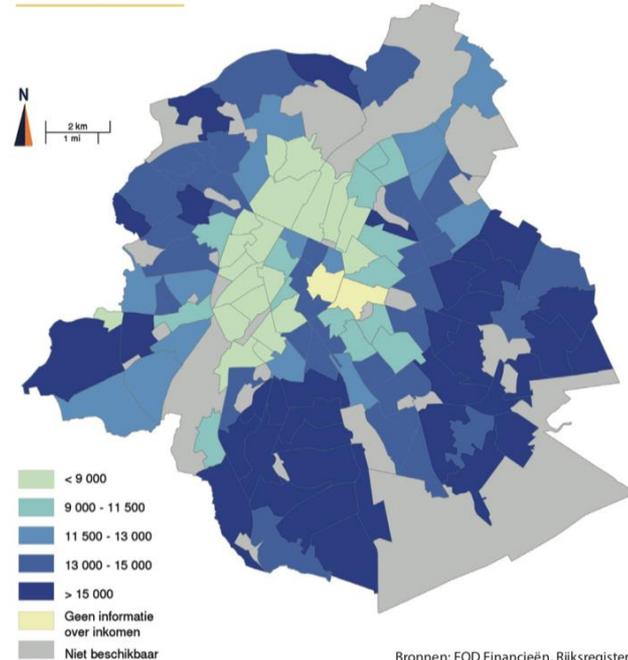
Leasing: accord de coopération entre les trois régions

# Contexte bruxellois



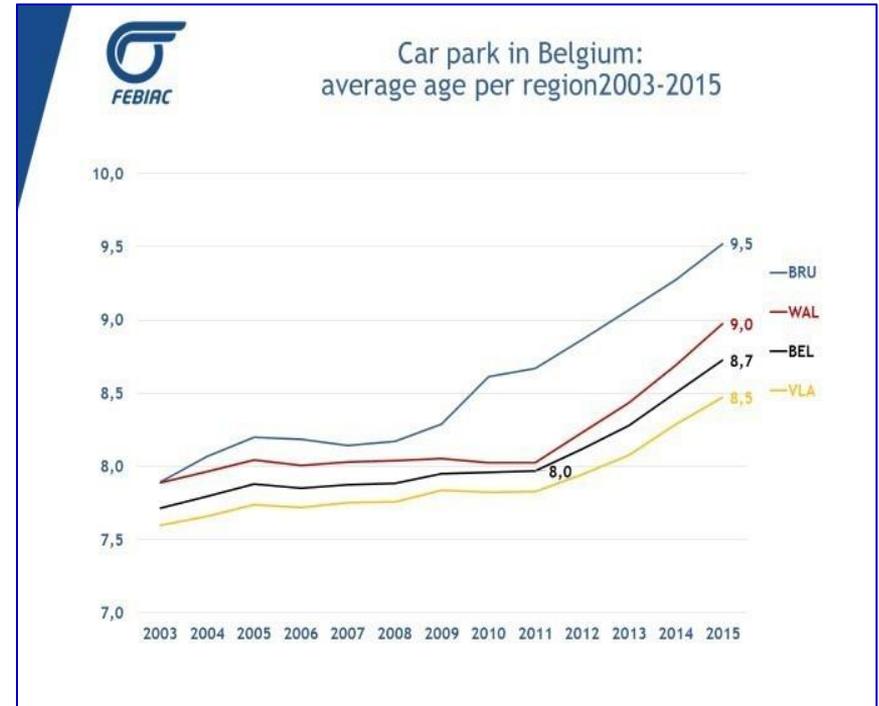
## INKOMENS EN UITGAVEN VAN DE HUISHOUDENS

Gemiddeld inkomen per inwoner per wijk in 2010\*  
(euro per inwoner)



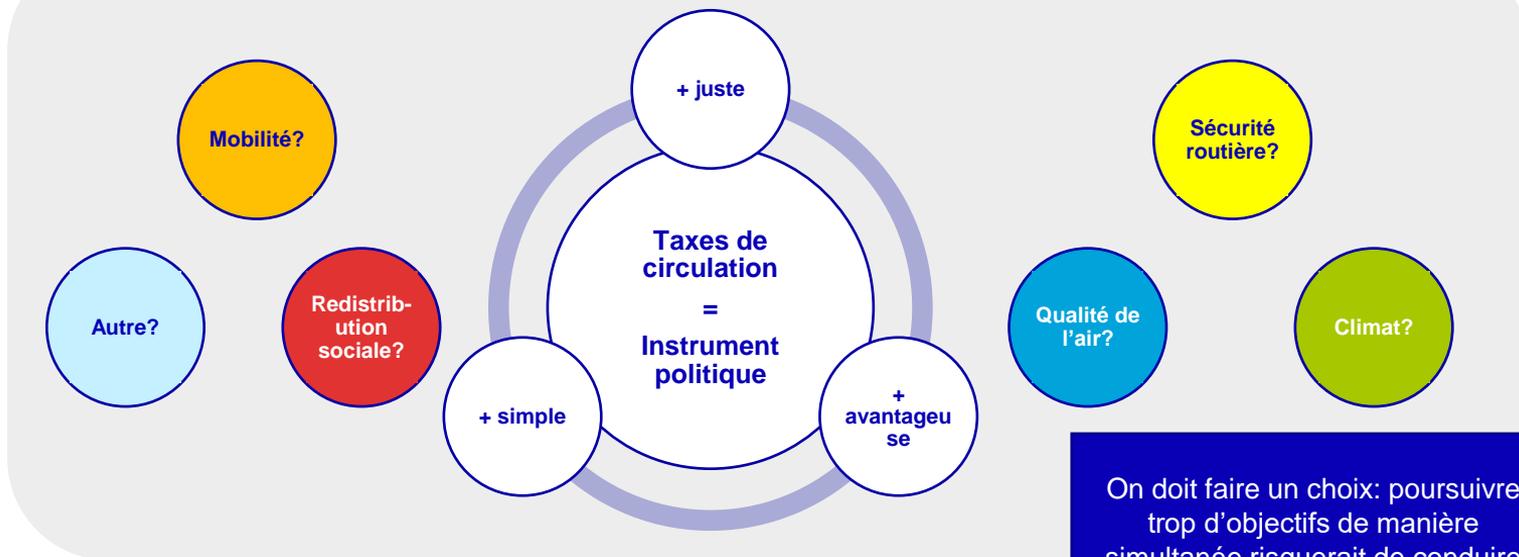
# Contexte bruxellois: quelques chiffres

- 509.498 voitures de personnes
- 136.518 nouvelles inscriptions
- 58 % diesel et 39% petrole
- 18,7% leasing
- Age moyen 9,5 ans



# Contexte bruxellois: faire un choix

## Objectifs envisageables



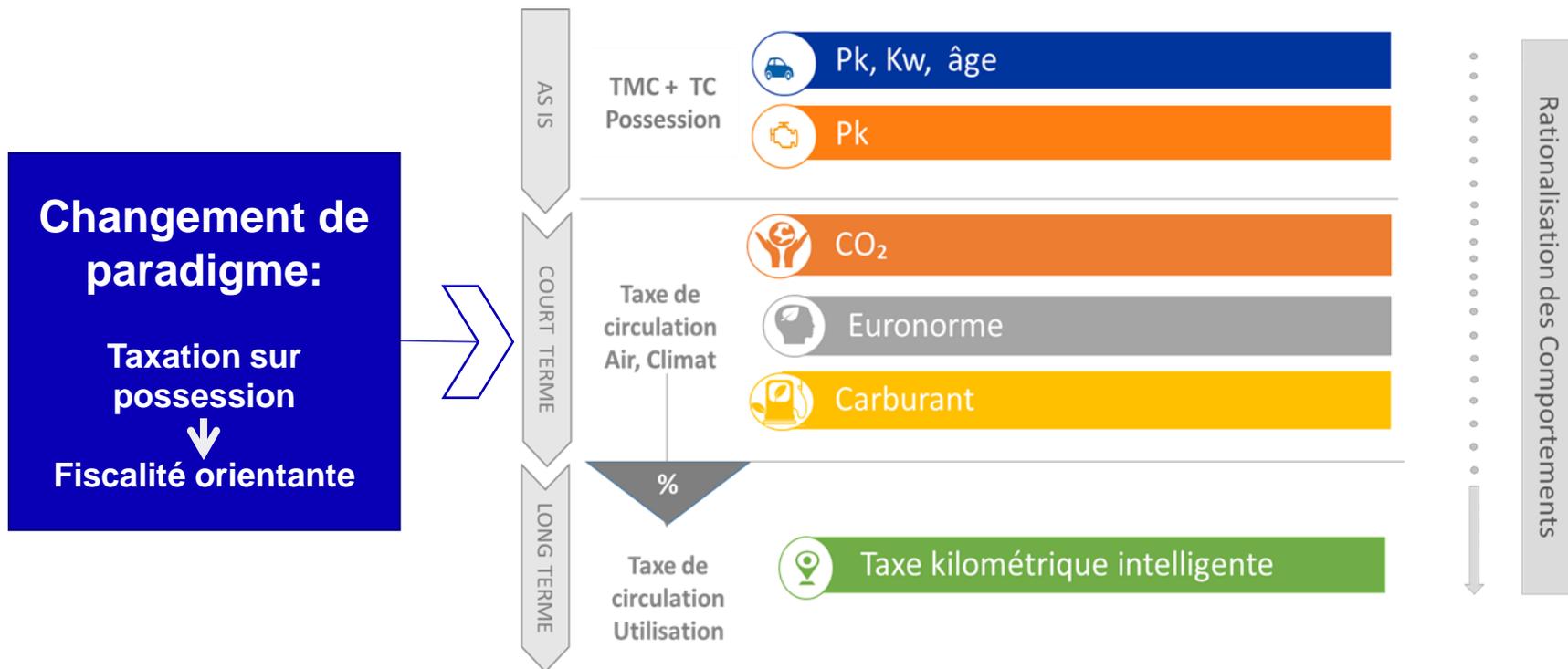
# Contexte bruxellois

La RBC ne peut, à elle seule, améliorer substantiellement la qualité de l'air et générer des effets positifs en matière de changement climatique...

...Il faut chercher une solution avec les autres régions.

## **2. Réforme des taxes de circulation: un changement de paradigme**

# Objectif général



# Vision à court terme – Nouvelle formule TCA

## Principes directeurs CT

1. Accent mis sur l'**amélioration de la qualité de l'air** (« dédieselisation » et enjeu climatique)
2. **Sensibilisation sociétale** (changement de comportement lors de l'achat d'un véhicule)
3. Englobant **tous** les véhicules particuliers et VUL
4. **Simplification** de la fiscalité



## Nouvelle formule de la TCA

Formule basée sur **3 paramètres** du véhicule



Une **TCA** plus élevée lors de l'année d'(e) (ré)immatriculation



# Vision à court terme – Détails du calcul

## Euronorme – Montant de base (poids $\pm$ 75%)

DIESEL	TC base	OTHER FUEL	TC base
0	€ 600,00	0	€ 350,00
1	€ 550,00	1	€ 300,00
2	€ 500,00	2	€ 250,00
3	€ 450,00	3	€ 200,00
4	€ 400,00	4	€ 150,00
5	€ 350,00	5	€ 100,00
<b>6 a &amp; b</b>	<b>€ 300,00</b>	<b>6 a &amp; b</b>	<b>€ 50,00</b>
6 c	€ 250,00	6 c	€ 50,00
6d	€ 250,00	6d	€ 50,00

## CO<sub>2</sub> – Supplément (poids $\pm$ 25%)

- Principe selon lequel « tout gramme de CO<sub>2</sub> est un gramme en trop »

## Multiplicateur

Immatriculation  
DIESEL

×2

Immatriculation  
AUTRE

×1,5

# Vision à court terme – Détails du calcul

## Exonérations de la TCA

Voiture	Exonération	Echéance
Électriques	100%	5 ans
Hydrogène	100%	5 ans
Hybrides rechargeables (plug-in)	100%	5 ans
CNG	exonération du montant de référence (= composante Euronorme)	5 ans

# Vision à court terme – Exemple du calcul

## Volkswagen Golf

- Diesel; Euronorme 4; CO<sub>2</sub> 128; Age 8; PK 10
  - BIV-TMC: € 61,50
  - JVB-TCA: € 324,98
- 
- TCA: € 528,00 ( $400 + 128 \text{ g CO}_2 \cdot 1\text{€/g} = \text{€ } 528$ )
  - A l'achat: € 1.056,00 ( $528 \times 2 = \text{€ } 1056$ )



# Vision à long terme – Taxation de l'utilisation

## Principes directeurs LT

1. Accent mis sur l'**amélioration de la qualité de l'air** (« dédieselisation » et enjeu climatique)
2. **Sensibilisation sociétale** (changement de comportement lors de l'achat d'un véhicule)
3. Englobant **tous** les véhicules particuliers et VUL
4. **Simplification** de la fiscalité
5. Une fiscalité plus **juste** en faveur d'une **amélioration de la mobilité**



## Montant de référence & modularité

Montant de référence selon la proposition de réforme à CT

Composante 'mobilité' à moduler par région

Prélèvement kilométrique intelligent

- **Vignette** sur l'ensemble de la région, **Pass journalier**, **Prélèvement kilométrique**, **Prélèvement kilométrique intelligent**
- Chaque **redevable** devra se poser la **question du mode de transport**
- Si la voiture est maintenue dans son mode de transport, le redevable devra se poser la question du **choix de la voiture** (critères écologiques) en tenant compte de ses **besoins futurs de mobilité** et de sa **situation socio-économique**

# Vision à long terme – Taxation de l'utilisation

## Prélèvement kilométrique intelligent

- Base imposable = TCA selon la nouvelle formule (cfr. vision à court terme) – en fonction des **3 paramètres**
- Modularité selon le temps, l'endroit, ...

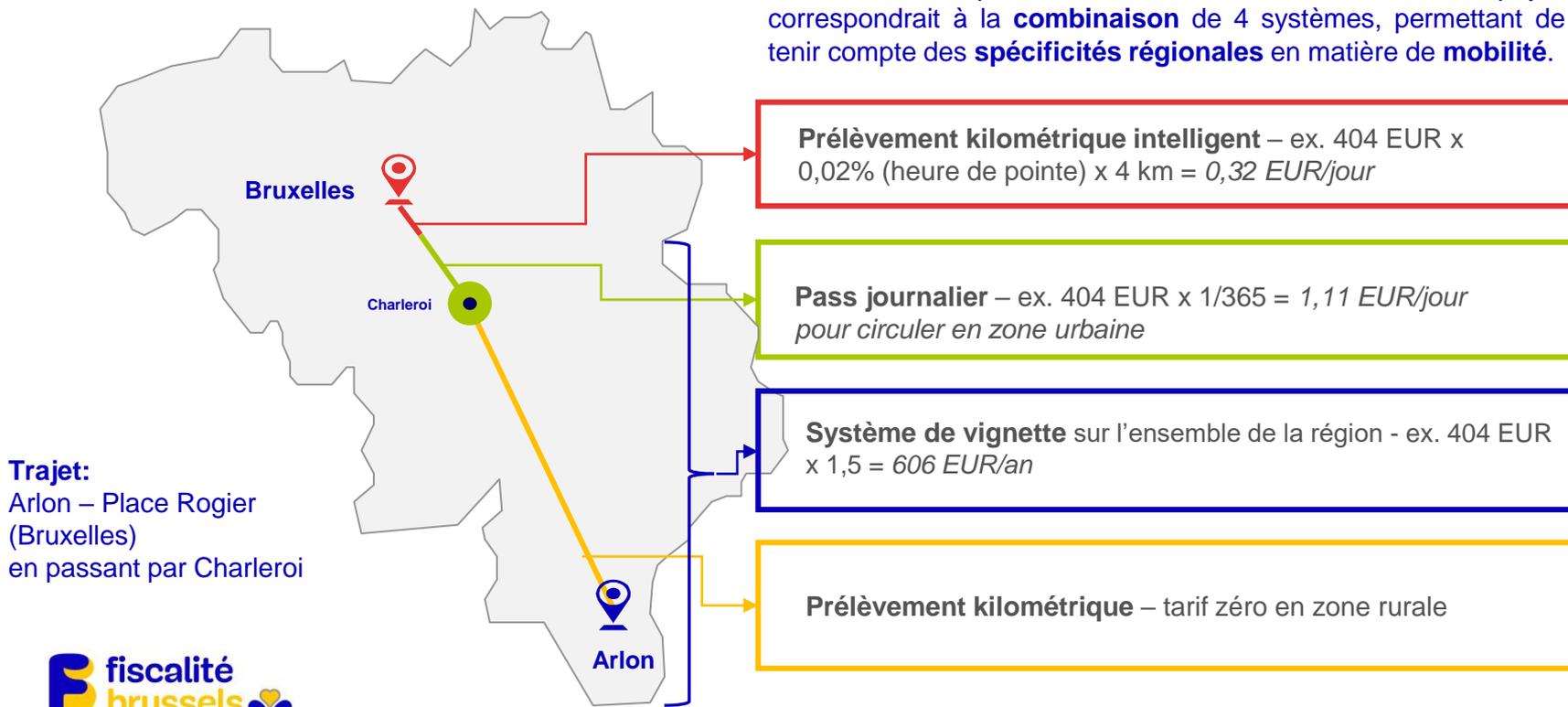
Base imposable	Composantes du prélèvement kilométrique intelligent	
Montant de référence par véhicule en fonction de: - Carburant - Euronorme - CO <sub>2</sub>	x 0,0000. % Δ temps Δ endroit Δ ...	x Nombre de km parcourus
= dans les 3 régions	= à moduler librement par chaque région	



**Généralisation  
d'un prélèvement  
au km intelligent  
au sein des 3  
régions**

# Illustration : Combinaison de différents systèmes

Dans cet exemple, la **taxe de circulation** totale à payer correspondrait à la **combinaison** de 4 systèmes, permettant de tenir compte des **spécificités régionales** en matière de **mobilité**.



**Trajet:**  
Arlon – Place Rogier  
(Bruxelles)  
en passant par Charleroi

# Vision à long terme – Taxation de l'utilisation

## Points d'attention

- (Coût de la) **technologie** de localisation
- **Communication des données** et problème en matière de **respect de la vie privée**
- Importance de l'**appropriation** au niveau régional:
  - Caractéristiques propres à chaque région
  - Propre trajet de mise en place de la réforme des taxes de circulation
  - Objectif à LT reste le prélèvement kilométrique intelligent
- Véhicules de **leasing**

### **Experts participants**

- Cathy Macharis
- Dirk Lauwers
- Marc Bourgeois
- Michel Martens
- Michel Hubert
- Walter Hecq

### **Représentants des autres Régions**

- Lien Cuyvers (Région flamande)
- David Verzwymelen (Région wallonne)