

**Taxes sur les véhicules automobiles
Pour une modulation des taxes de mise en
circulation et de circulation sur base des
émissions de CO₂ des véhicules.**

**Document de réflexion d'Inter-Environnement
Wallonie**

08 mars 2007

« La priorité en Europe doit être de réformer les taxes sur les véhicules (taxe à l'achat, taxe d'immatriculation et taxe de circulation) et de fortement les moduler sur la base des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules. »

Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT), juin 2006

Résumé exécutif

L'urgence climatique requiert la mise en place de mesures fortes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique. Le secteur des transports recèle un important gisement d'économie de CO₂ et, eu égard à son évolution récente (émissions en forte croissance), nécessite la mise en place de mesures politiques fortes.

Plusieurs voies d'action s'ouvrent à l'action politique. L'une d'elles consiste à influencer, par le biais de la fiscalité, les comportements d'achats de véhicules neufs afin de diminuer, à terme, les émissions spécifiques moyennes du parc automobile. La coexistence de trois niveaux de taxation (taxes à l'achat, à la possession, à l'utilisation) est une condition nécessaire pour permettre au citoyen de percevoir clairement les incidences environnementales au cours des différentes « étapes » de sa consommation en matière de transport automobile. Cette condition, toutefois, n'est pas suffisante. Encore faut-il que les taxes soient modulées en fonction de ces incidences et que le citoyen en soit informé.

Les taxes de mise en circulation et de circulation relèvent des compétences régionales.

Le calcul de ces taxes est basé sur la puissance fiscale du véhicule exprimée en chevaux (CV). Celle-ci dépend à la fois de la cylindrée et du poids du véhicule. Elle n'est pas directement corrélée aux émissions de CO₂. La relation liant les deux taxes à la puissance fiscale est de type exponentiel pour les puissances inférieures à 20 CV et linéaire au-delà. Ce système ne permet pas de donner au consommateur un signal-prix clair pour les véhicules de moins de 11 CV (90% du parc automobile).

Inter-Environnement Wallonie suggère au Gouvernement régional d'introduire deux modifications dans le calcul des taxes de mise en circulation et de circulation :

1. baser le calcul des taxes non plus sur la puissance fiscale (exprimée en chevaux – CV) mais sur les émissions de CO₂ (exprimées en g/km) ;
2. adopter une loi d'évolution de type linéaire entre un minimum (véhicule émettant peu de CO₂) et un maximum (véhicule gros émetteur) afin d'envoyer au consommateur un signal-prix clair.

Table des matières

Résumé exécutif	2
1. Examen du système de taxation actuel	4
1.1. Quelques données sur le parc automobile belge	4
1.2. Une variation de type exponentiel	5
1.2.1. La taxe de circulation	5
1.2.2. La taxe de mise en circulation	7
1.3. Des potentialités non exploitées	7
2. La taxe de mise en circulation : un outil indispensable	8
3. Taxes et émissions de CO ₂	9
3.1. Transport et émissions de CO ₂	9
3.2. L'avis de la CEMT	9
3.3. Emissions de CO ₂ des voitures neuves	10
4. La proposition d'IEW : moduler TMC et TC en fonction des émissions de CO ₂	10

1. Examen du système de taxation actuel

Le système de taxation des véhicules automobiles en vigueur en Belgique intègre des taxes :

- à l'achat : TVA et taxe de mise en circulation ;
- à la possession : taxe annuelle de circulation ;
- à l'utilisation : accises et TVA sur le carburant, taxes diverses (TVA sur les entretiens et réparations, taxes sur les primes d'assurances).

La coexistence des trois niveaux de taxation est une condition nécessaire pour permettre au citoyen de percevoir clairement les incidences des différentes « étapes » de sa consommation en matière de transport automobile :

- la taxe de mise en circulation en donne un premier signal fort, de nature à orienter les comportements dès l'achat ;
- la taxe de circulation, due annuellement, constitue un rappel utile des incidences potentielles du véhicule acquis ;
- les taxes à l'utilisation émettent un signal « en continu », précieux pour orienter les choix modaux au quotidien (un carburant cher peut inciter l'automobiliste à privilégier la marche, le vélo ou le transport en commun pour certains trajets).

Les taxes de mise en circulation et de circulation relèvent des compétences régionales.

Le calcul de ces taxes est basé sur la puissance fiscale du véhicule exprimée en chevaux (CV). Celle-ci dépend à la fois de la cylindrée et du poids du véhicule. Elle n'est pas directement corrélée aux émissions de CO₂. A titre d'exemple, les véhicules à essence de 9 CV disponibles sur le marché belge ont des émissions de CO₂ qui varient de 153 g/km pour la KIA Rio 1,6 à 221 g/km pour la Mini Cabrio Cooper S120 (soit un facteur 1,44)¹.

1.1. Quelques données sur le parc automobile belge

Le **tableau 1** présente la répartition du parc automobile belge (source : FEBIAC) en fonction de la puissance fiscale. Les véhicules d'une puissance fiscale inférieure ou égale à 11 CV représentent environ 90% du parc. Ceux d'une puissance fiscale comprise entre 9 et 11 CV (cylindrées comprises entre 1,6 et 2,1 litres) constituent plus de 50% du parc.

Relevons, à titre d'exemple, que la puissance fiscale moyenne des véhicules les plus vendus en Belgique durant le premier semestre 2006 est d'environ 10 CV (calcul basé sur les données FEBIAC citées par Test-Achats dans son magazine d'octobre 2006). Les émissions de CO₂ moyennes de ces mêmes véhicules sont de 152 g/km (chiffre approximatif, les données disponibles ne spécifiant pas, pour un même modèle, les parts relatives des différentes versions).

¹ Guide CO₂ de la voiture 2006-2007, SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement

Soit, aux erreurs de calcul près, une valeur proche des 154,1 g/km en moyenne pour les véhicules neufs vendus en Belgique en 2005 (données de Polk Marketing Systems GmbH publiées par T&E²).

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
< 1000 cc	3,3	3,0	2,7	2,5	2,4	2,2	2,1	2,0	1,9	1,9	1,9
1000 cc - 1399 cc	27,4	26,4	25,4	24,5	23,6	22,7	21,8	21,1	20,5	20,1	20,1
1400 cc - 1699 cc	24,6	24,2	23,8	23,3	22,7	22,2	21,7	21,7	21,9	22,8	22,8
1700 cc - 2099 cc	32,1	34,0	36,0	38,0	40,0	41,9	43,5	44,3	44,8	45,1	45,1
2100 cc - 2599 cc	9,7	9,4	9,2	8,9	8,6	8,3	8,2	8,1	8,1	8,2	8,2
2600 cc - 3099 cc	2,1	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8

Tableau 1 : parc automobile belge - évolution des cylindrées. Source : FEBIAC

1.2. Une variation de type exponentiel

1.2.1. La taxe de circulation

La taxe de circulation, tant pour les véhicules à essence que pour les véhicules diesel, varie selon une loi exponentielle pour les puissances fiscales inférieures à 20 CV et de manière linéaire au-delà (**figure 1**). Le signal-prix est clair pour les puissances fiscales supérieures à 12 CV. En-deçà, le « saut » d'un CV se traduit par une faible augmentation de la taxe. Le signal est donc peu perceptible pour la majorité (90%) du parc. La **figure 2** illustre par un exemple simplifié l'effet du passage d'une relation taxe-puissance fiscale exponentielle à une relation linéaire (en conservant, par commodité pour cet exemple, les mêmes valeurs extrêmes). Actuellement, la différence de taxation entre un véhicule de 9 CV et un véhicule de 11 CV (fourchette dans laquelle se situent plus de 50% du parc) est de 118 euros. Le passage à une loi linéaire telle que celle de la figure induirait une différence de 339 euros.

² T&E: Fédération européenne pour le transport et l'environnement, www.transportenvironment.org

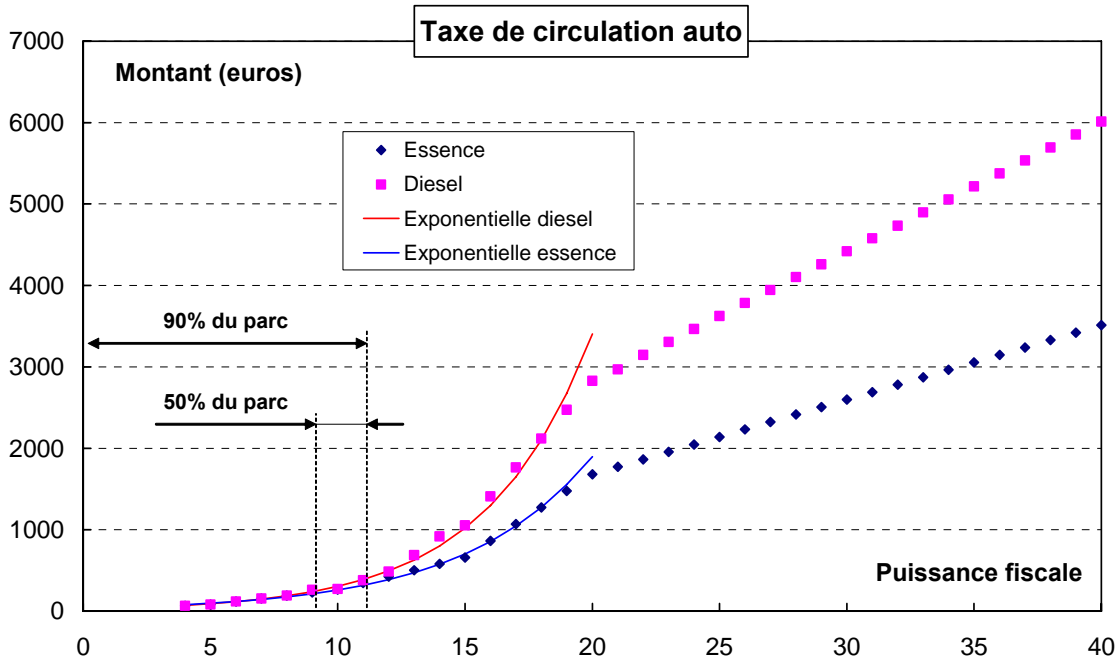


Figure 1 : Montants de la taxe de circulation (tarifs valables jusqu'au 30 juin 2007)

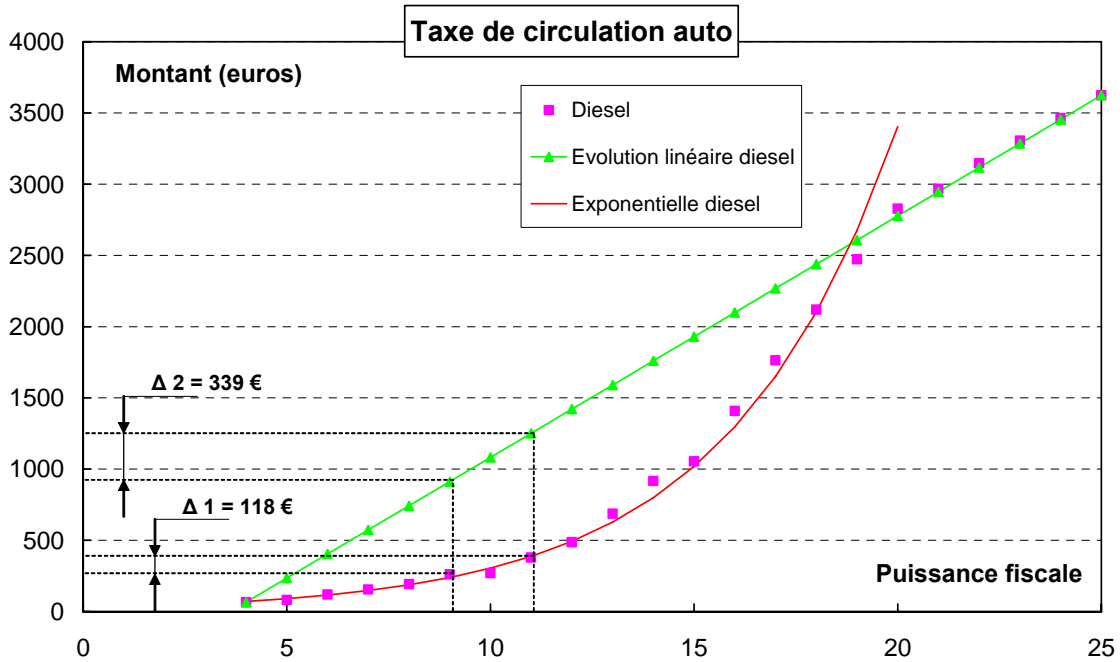


Figure 2 : Taxe de circulation, véhicules diesel : exemple de l'incidence du remplacement d'une relation exponentielle par une relation linéaire (les extrêmes restant constants)

1.2.2. La taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation (voir point 2 ci-dessous) est un outil performant pour empêcher la mise en circulation de véhicules très polluants. Pour les puissances fiscales inférieures à 18 CV, la variation de la taxe de mise en circulation se fait « par paliers », en suivant approximativement une loi exponentielle (**figure 3**). Elle reste constante au-delà de 18 CV. Le signal-prix est donc particulièrement difficile à interpréter pour le consommateur, si ce n'est pour les « sauts de paliers », de 10 à 12 CV, de 14 à 16 CV et de 17 à 18 CV.

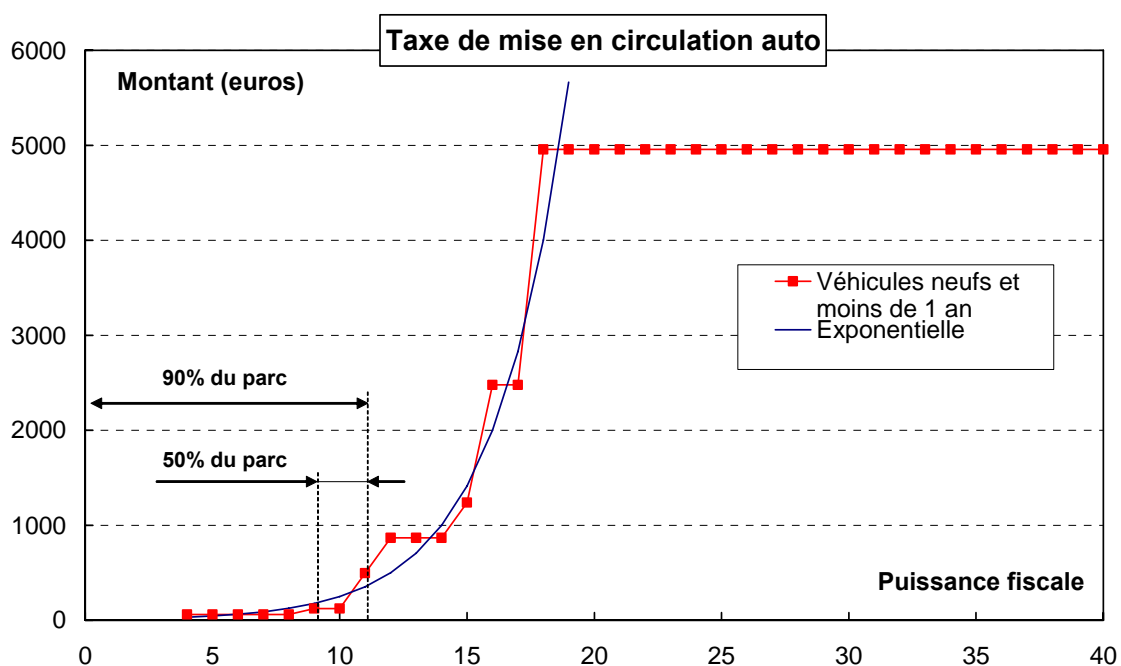


Figure 3 : Montants de la taxe de mise en circulation (tarifs valables jusqu'au 30 juin 2007)

1.3. Des potentialités non exploitées

On peut considérer que le signal-prix engendré par le système de taxation actuel (taxes de mise en circulation et de circulation) est perceptible pour environ 10% du parc automobile. Ce qui est une bonne chose eu égard aux véhicules concernés (les plus grosses cylindrées, donc, en première approximation, les véhicules les plus émetteurs de CO₂). Pour le reste du parc, le signal-prix est peu perceptible. Un système dans lequel les taxes de mise en circulation et de circulation évolueraient de manière (quasi)linéaire (exemple à la **figure 2**) constituerait un meilleur outil de contrôle des comportements de consommation en matière de transport automobile.

2. La taxe de mise en circulation : un outil indispensable

La taxe de mise en circulation constitue actuellement le seul outil – si l'on excepte la sensibilisation - dont disposent les pouvoirs publics pour orienter les comportements d'achat de véhicules automobiles. L'observation et les études en attestent.

La **figure 4** ci-dessous (qui présente la situation dans neuf Etats européens), illustre la relation entre le taux de la taxe d'immatriculation (ou de mise en circulation) et le taux d'achat de véhicules. Une taxe élevée implique un taux d'achat faible, exception faite des cas (conditions socio-économiques particulières) de la Grèce et de l'Irlande. Les chiffres utilisés dans la figure (relatifs à l'année 1999) sont issus d'une étude commandée par la Commission européenne.³ De même que la taxe de mise en circulation influence directement la décision d'acheter (ou non) un véhicule, elle peut influencer également sur le choix du type de véhicule en fonction de la manière dont cette taxe est calculée.

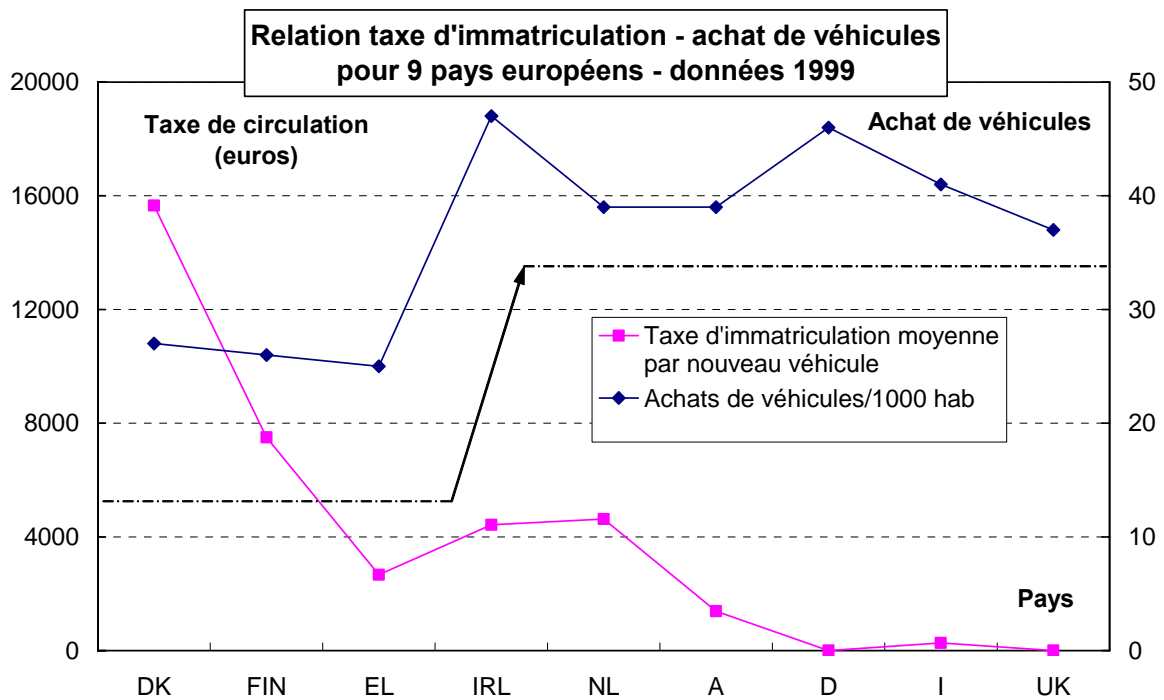


Figure 4 : Relation entre le taux de la taxe de mise en circulation (ou d'immatriculation) et le taux de d'achat de véhicules dans neuf Etats européens

³ Study on vehicle taxation in the member states of the european Union, European Commission, DG Taxation and Customs Union (Contract TAXUD/00/310), 2002

Différentes études relatives au comportement des consommateurs mettent en lumière le fait que, d'une manière générale, le coût de la possession et de l'utilisation est peu pris en compte au moment de l'achat. A titre d'exemple, on relève dans une étude publiée récemment⁴ l'avis suivant : *“When consumers buy a vehicle, they do not have the basic building blocks of knowledge assumed by the model of economically rational decision-making, and they make large errors estimating gasoline costs and savings over time.”*

3. Taxes et émissions de CO₂

3.1. Transport et émissions de CO₂

Le secteur des transports « nationaux » (route, chemin de fer, voie d'eau, aéronautique) était responsable, en 1990, de 14% des émissions totales de gaz à effet de serre de la Belgique... et 18,5% en 2004. Cette évolution s'explique par la « remarquable » (et trop peu remarquée...) croissance des émissions du transport, qui sont passées de 20,4 à 27,3 millions de tonnes équivalent CO₂ sur cette période, soit + 34%⁵. Ces émissions sont, pour un peu moins de 70%, imputables au transport routier de personnes et un pour peu moins de 30% au transport routier de marchandises. Au niveau de la Région wallonne, la situation est fort similaire. Le secteur des transports est responsable de 19,5% des émissions de CO₂ (chiffres 2002), soit environ 17% des émissions totales de gaz à effet de serre. Elles ont augmenté de 24,5% entre 1990 et 2002. En 2000, elles représentaient 8.752 kt éq CO₂⁶.

3.2. L'avis de la CEMT

Selon la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), pour agir efficacement en matière de réduction des émissions de CO₂ du secteur des transports, il convient d'utiliser prioritairement l'outil fiscal : *« La priorité en Europe doit être de réformer les taxes sur les véhicules (taxe à l'achat, taxe d'immatriculation et taxe de circulation) et de fortement les moduler sur la base des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules. »*⁷. Ceci tout en n'oubliant pas les taxes à l'utilisation : *« Les préoccupations politiques empêchent actuellement de nombreux pays d'avoir recours à des taxes sur les carburants pour réduire les émissions de CO₂. »*, accuse la CEMT.

⁴ Car buyers and fuel economy, Turrentine & Kurani, Institute of Transportation Studies, University of California

⁵ www.climat.be

⁶ Etat de l'environnement wallon, TBE 2005, DGRNE

⁷ Examen des politiques de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports – conclusions et recommandations, CEMT/CM(2006)4/FINAL, téléchargeable sur www.cemt.org

3.3. Emissions de CO₂ des voitures neuves

Le tableau suivant présente la répartition des achats de véhicules neufs en Belgique par classe d'émissions de CO₂ pour l'année 2005 (source : FEBAIC Info, janvier 2007).

CO ₂ (g/km)	0-120	121-140	141-160	161-200	201-250	>250	Total
Véhicules neufs	48.000	124.000	151.000	118.000	30.000	7.000	478.000
Véhicules neufs (%)	10	25.9	31.6	24.7	6.3	1.5	100

4. La proposition d'IEW : moduler TMC et TC en fonction des émissions de CO₂

L'urgence climatique requiert la mise en place de mesures fortes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique. Le secteur des transports recèle un important gisement d'économie de CO₂ et, eu égard à son évolution récente (émissions en forte croissance), nécessite la mise en place de mesures politiques fortes.

Plusieurs voies d'action s'ouvrent à l'action politique. L'une d'elles consiste à influencer, par le biais de la fiscalité, les comportements d'achats de véhicules neufs afin de diminuer, à terme, les émissions spécifiques moyennes du parc automobile. La coexistence des trois niveaux de taxation est une condition nécessaire pour permettre au citoyen de percevoir clairement les incidences environnementales au cours des différentes « étapes » de sa consommation en matière de transport automobile. Cette condition, toutefois, n'est pas suffisante. Encore faut-il que les taxes soient modulées en fonction de ces incidences et que le citoyen en soit informé.

Inter-Environnement Wallonie suggère au Gouvernement régional d'introduire deux modifications dans le calcul des taxes de mise en circulation et de circulation :

1. baser le calcul des taxes non plus sur la puissance fiscale (exprimée en chevaux – CV) mais sur les émissions de CO₂ (exprimées en g/km) ;
2. adopter une loi d'évolution de type linéaire entre un minimum (véhicule émettant peu de CO₂) et un maximum (véhicule gros émetteur) afin d'envoyer au consommateur un signal-prix clair.