

PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

25 JANVIER 2021

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation *

déposée par

M. Antoine, Mme Goffinet, MM. Desquesnes et Matagne

AMENDEMENTS

proposés par

MM. Antoine et Matagne

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation

AMENDEMENTS

Amendement n°1

L'article 1^{er} de la proposition de décret visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation est remplacé par ce qui suit :

« Article 1^{er}. Dans l'article 7, alinéa 1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, les mots « la puissance du moteur, de sa cylindrée ou de la masse maximale autorisée du véhicule telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente » sont remplacés par les mots « la puissance exprimée en kilowatt, les émissions de CO₂ telles qu'exprimées par la norme *Worldwide Harmonized Light Vehicles* (WLTP), le type de carburant, la masse du véhicule, les émissions de particules fines, la cylindrée du moteur et la masse maximale autorisée. ». ».

JUSTIFICATION

L'article 4, §3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions dispose notamment que : « Les Régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11°. ».

En l'espèce, l'article proposé modifie la base imposable de la taxe de circulation. L'impôt régional « taxe de circulation », par l'effet de cet article, voit sa base imposable modifiée afin d'y inclure les éléments suivants : la puissance exprimée en kilowatt, les émissions de CO₂ telles qu'exprimées par la norme *Worldwide Harmonized Light Vehicles* (WLTP), le type de carburant, la masse du véhicule et les émissions de particules fines.

Ces éléments font sens étant donné qu'il convient d'encourager, pour des considérations de sécurité routière, de climat et de santé publique, l'usage de véhicules légers et émettant peu de gaz à effet de serre et de particules fines.

Amendement n°2

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 1^{er}/1 rédigé comme suit :

« Article. 1^{er}/1. Dans l'article 9 du même Code, le littéra A est remplacé par ce qui suit :

« A. Voitures, voitures mixtes, et minibus

La taxe est fixée selon la formule suivante :

$$[[(Puissance (KW) + CO_2) * carburant] * 0,25 + MB] = \text{Prix}$$

où :

Puissance (KW) : le taux visé dans le tableau suivant :

Puissance en kW du véhicule	Montant
≤ 70	61,5 euros
71 - 85	123 euros
86 - 100	495 euros
101 - 110	867 euros
111 - 120	1 239 euros
121 - 155	2 478 euros
> 155	4 957 euros

CO₂ : le taux visé par la formule suivante : $(e-125)^2$, sachant que « e » correspond au niveau d'émissions exprimé en gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru selon la norme WLTP, le plafond du taux « CO₂ » étant fixé à 125 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru.

Carburant : la pondération liée au type de motorisations, sachant que la pondération est de 1 pour les motorisations essence, de 1,3 pour les motorisations diesel, de 0,8 pour les motorisations hybride, de 0,6 pour les motorisations électriques.

MB : le montant de base de la taxe, à savoir 61,50 euros.

Prix : le montant de la taxe, exprimé en euros. ».

JUSTIFICATION

Cet article vient modifier le taux d'imposition de la taxe de circulation, conformément à l'article 4, §3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

La formule proposée est directement reprise du « modèle n°1 » proposé dans l'étude intitulée « Réforme de la fiscalité automobile. La longue route vers

une fiscalité durable », commandée par le Gouvernement wallon et transmise au Parlement de Wallonie à la fin de l'année 2018.

Cette étude procède à un état de l'art extrêmement détaillé de la question et prouve que tant les questions liées à la sécurité routière, au climat ou à la santé publique peuvent et doivent trouver une réponse en matière de fiscalité automobile. La bibliographie de l'étude est très étayée.

Les auteurs du présent amendement font leur les conclusions de cette étude et proposent de se baser sur le « modèle n°1 ». Ce modèle est justifié très largement. Les auteurs font leur les justifications des auteurs du modèle, dont voici quelques passages :

« Trois modèles modulables en fonction des critères sont proposés pour une réforme de la fiscalité automobile en Région wallonne. [...] Pour répondre à l'objectif de simplification et de compréhension de la fiscalité automobile, les trois premiers modèles alternatifs suggérés ici ont une base de calcul commune pour la taxe de circulation (TC) et la taxe de mise en circulation (TMC). Autrement dit, la formule de base utilise les mêmes critères, à savoir : (Puissance (KW) + CO₂) * carburant. ».

A propos du critère de puissance (en kW), l'étude expose : « Le choix de baser les taxes de circulation sur la puissance des véhicules exprimée en kW se justifie par l'existence d'un lien entre la puissance du véhicule et la sécurité routière et des piétons, mais également par un lien entre celles-ci et le coût du véhicule. Selon les trois fédérations automobiles interrogées (FEBIAC, IEW et TRAXIO), s'il fallait utiliser le critère de la puissance des véhicules pour déterminer le niveau de la taxe, l'unité pertinente serait la puissance mesurée en kW et non en chevaux fiscaux comme c'est le cas actuellement en Wallonie. Cette référence revêt un caractère plus international et reflète davantage la réelle puissance des véhicules compte tenu des évolutions technologiques récentes.

Dans les modèles 1 et 2, nous conservons, par hypothèse, la grille tarifaire appliquée actuellement pour les nouveaux véhicules en Région wallonne mais sans prendre en compte le caractère évolutif en fonction de l'âge [...] ».

A propos du critère du CO₂, l'étude expose : « Ce critère est utilisé dans un grand nombre d'États européens afin de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il répond aux objectifs fixés dans les Accords de Paris et est largement plébiscité par la littérature scientifique et par les fédérations représentatives du secteur automobile.

Ce critère est modulable afin de permettre de faire varier les plafonds et seuils en fonction des évolutions légales et technologiques des motorisations des véhicules. [...] Nous constatons, premièrement, que les émissions minimales des véhicules immatriculés en 2015 sont proches de 86 g/km et que peu de véhicules nouvellement immatriculés se trouvent en-dessous de cette limite. Deuxièmement, la grande majorité des véhicules immatriculés en 2015 (98%) ont des émissions de CO₂ qui ne dépassent pas 195 g/km. ».

Il est également indiqué dans l'étude : « Nous avons fixé, par hypothèse, dans nos modèles, un plafond à 125 gr. de CO₂ /km. Ce niveau d'émissions a été choisi car il correspond au niveau des émissions « tolérées » au niveau européen et est utilisé par des autres pays européens qui ont réformé leur fiscalité en vue d'une fiscalité plus verte. Au-dessus de ce niveau d'émissions de CO₂, il est prévu une forme de malus dont le montant varie en fonction du niveau de dépassement. ».

A propos du critère du carburant, l'étude expose : « L'objectif de l'utilisation du critère « carburant » est d'avantager ou de désavantager l'une ou l'autre technologie de motorisation des véhicules (VCI diesel, VCI essence, VE, VGNC, etc.).

Pour répondre à l'objectif de santé publique, et donc viser une amélioration sensible de la qualité de l'air, les trois modèles envisagés prévoient de sanctionner l'utilisation d'une motorisation diesel pour préparer progressivement son interdiction.

La base commune des trois modèles prévoit d'augmenter de 30% le poids des critères puissance et CO₂ pour les véhicules roulant au diesel. La formule appliquée est donc la suivante :

- pour les véhicules roulant à l'essence : (puissance + CO₂) * 100%;
- pour les véhicules roulant au diesel : (puissance + CO₂) * 130%.

L'intégration de cette variable permet également de pondérer différemment d'autres technologies de motorisation autres que l'essence et le diesel. Par exemple, il serait possible d'inciter l'achat de motorisations plus vertes par une fiscalité plus favorable en diminuant le poids du critère « carburant » dans la formule. Ainsi pour les véhicules plus verts, la formule appliquée pourrait être la suivante :

$$(\text{Puissance} + \text{CO}_2) * X\%$$

où X est inférieur à 100% ».

Concernant ce dernier point, l'article proposé donne suite à cette proposition en fixant à 80% le critère de carburant pour les motorisations hybrides et à 60% le critère de carburant pour les motorisations électriques.

A propos, plus spécialement du modèle n°1 présenté dans l'étude, le modèle en question est basé sur un système de malus appliqué sur les véhicules. L'étude propose une simulation de scénarios d'évolution du parc automobile, y compris avec modifications des technologies.

L'étude précise notamment : « le modèle 1 (système avec malus) augmente les recettes de 12,3% ».

L'étude constate les effets suivants sur base des simulations :

« – pour les véhicules puissants et pour lesquels les émissions de CO₂ ne dépassent pas le plafond de 125 g/km, la TMC et la TC n'augmentent pas ; elles diminuent même, parfois, en fonction du type de véhicule;

– pour les véhicules avec une puissance moyenne et pour lesquels les émissions ne dépassent pas le plafond, la TMC et la TC restent relativement identiques à la situation actuelle (le facteur CO₂ ne joue pas ou peu);

– pour les véhicules puissants et pour lesquels les émissions dépassent le plafond, la TMC et la TC augmentent (l'ampleur de la hausse dépend de l'importance des émissions de CO₂ supplémentaires par rapport au plafond);

– pour les véhicules peu puissants et pour lesquels les émissions dépassent le plafond, la TMC et la TC augmentent;

– les véhicules électriques sont exonérés du paiement de la TMC et la TC est fixée au seuil minimal de 61,5 euros (vs exonération en Flandre et à Bruxelles);

– pour les véhicules LPG et au gaz naturel, la TMC et la TC augmentent car ces véhicules émettent toujours du CO₂. L'économie en termes d'émissions de CO₂ existe mais n'est pas très importante. Or ces véhicules émettent des quantités plus faibles de particules fines. Si les pouvoirs publics désirent favoriser ce type de véhicules, il suffit, dans la formule de base, de multiplier le carburant par un facteur inférieur à 100%;

– pour les véhicules hybrides-essence, la TMC et la TC baissent [...]. ».

Le modèle n°1 diminue donc structurellement le nombre de véhicules émettant des émissions polluantes, au bénéfice de la santé publique et du climat.

En matière de finances publiques, le modèle n°1 apporterait un gain positif du point de vue budgétaire de l'ordre de 115 518 180,09 euros supplémentaires en recettes fiscales. Ces recettes proviennent essentiellement de la taxe de mise en circulation. Le modèle n°1 induit une diminution des recettes de circulation, à l'avantage des redevables. Les recettes de la taxe de circulation induites par le présent article, puisqu'elles incluent un coefficient correcteur à l'avantage des moteurs hybrides et électriques, seront logiquement légèrement plus basses que celles prévues dans l'étude qui certes suggère de tels coefficients mais ne les inclut pas dans la simulation.

L'étude dit également ceci : « Étant donné l'évolution rapide des technologies de motorisation des véhicules, notamment les voitures électriques, nous avons fixé un seuil minimal de taxation à 61,5 euros qui permet de stabiliser les recettes et d'assurer que tout usager de la route contribue aux coûts des infrastructures publiques. Ce seuil minimal correspond à « une taxe minimum » liée à l'utilisation des infrastructures publiques. ».

L'article ne modifie que la taxe relative aux voitures, voitures mixtes et minibus. Une telle différence de traitement existe déjà à l'actuel article 9 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus qui taxe certains poids lourds sur base de la masse maximale autorisée.

Les motocyclettes ne voient pas leur taxation évoluer étant donné que 496 683 motocyclettes sont en circulation sur un parc total de véhicules de 7 791 862 en 2020 selon le rapport du SPF Mobilité et Transport

« Chiffres clés de la mobilité en Belgique ». Il en va de même pour les camionnettes, dont le nombre est de 799 183 en 2020 selon ce même rapport. Il est légitime, pour rencontrer l'objectif sanitaire et climatique de ne viser que le parc de véhicules qui compte en termes de masse, les véhicules individuels (5 881 678 véhicules en 2020 selon le même rapport).

La base imposable mentionne toujours la cylindrée du moteur et la masse maximale autorisée puisque certains véhicules sont encore taxés sur cette base par ailleurs.

Enfin, à propos de l'entrée en vigueur de la taxe de circulation nouvelle mouture, l'étude « Réforme de la fiscalité automobile. La longue route vers une fiscalité durable », commandée par le Gouvernement wallon et transmise au Parlement de Wallonie à la fin de l'année 2018 dit ceci :

« S'agissant de la taxe de circulation, il convient de raisonner en plusieurs temps. Premièrement, il apparaît de l'exposé des motifs du projet de loi spéciale portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions (cinquième réforme de l'État) que le fait générateur de la taxe de circulation est le fait d'immatriculer le véhicule. Néanmoins, et ceci constitue la deuxième étape de notre raisonnement, l'on ne peut ignorer que la taxe de circulation est due par périodes successives de douze mois consécutifs, la première prenant cours le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être inscrit au répertoire, toute période de douze mois consécutifs constituant un exercice d'imposition (portant le millésime de l'année durant laquelle la période débute). Cet élément plaide en faveur du caractère continu de la taxe, renouvelé à chaque nouvelle période d'imposition. Dès lors, il semblerait cohérent que la situation fiscale soit définitivement acquise pour chaque période de douze mois, à l'instar de l'impôt sur les revenus. Cependant, et cette nuance constitue la troisième étape de notre raisonnement, la taxe de circulation, au contraire de l'impôt sur les revenus, est due au moment où débute la période d'imposition. Il nous semble dès lors, quoique le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus permette le remboursement partiel de la taxe dans certaines hypothèses, que la situation devient définitivement acquise au moment où débute la période imposable (qui correspond à l'exercice d'imposition) ou que cessent les conditions d'une exonération. En d'autres [termes], il s'agit du moment où naît la dette fiscale en matière de taxe de circulation.

En conséquence, une disposition nouvelle en vigueur en cours d'exercice ne pourrait en principe pas en modifier le calcul (ni dans un sens ni dans l'autre), sauf justification selon les conditions énoncées ci-dessus, au risque de constituer une violation du principe de non-rétroactivité. La loi nouvelle entrera donc en principe en vigueur lors de l'exercice suivant, avec une variabilité donc entre les contribuables en fonction de la date d'achat de leur véhicule et donc de leur exercice d'imposition. Ainsi, nous déconseillons, par exemple, à la Région wallonne d'introduire des mesures telles que le paiement d'un complément pour l'exercice d'imposition en cours, au cas où le nouveau régime de taxation mènerait à une taxe de circulation plus élevée. ».

Les auteurs du présent amendement font leur cette explication.

Amendement n°3

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 1^{er}/1 rédigé comme suit :

« Article. 1^{er}/1. La taxe fixée conformément à l'article 9, A, du même Code est réduite de 15 p.c. de son montant pour les familles nombreuses, les familles monoparentales, et les personnes bénéficiant du statut BIM en vertu de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 et sa réglementation.

Par famille nombreuse, il faut entendre le ménage comptant trois enfants à charge ou plus.

Par famille monoparentale, il faut entendre le ménage composé d'une seule personne adulte et d'un ou plusieurs enfants à charge. ».

Amendement n°4

L'article 2 de la même proposition de décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. L'article 97 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« La taxe est due, pour les véhicules routiers, en raison de la puissance exprimée en kilowatt, les émissions de CO₂ telles qu'exprimées par la norme *Worldwide Harmonized Light Vehicles* (WLTP), le type de carburant, la masse du véhicule, les émissions de particules fines, la cylindrée du moteur et la masse maximale autorisée. ». ».

JUSTIFICATION

Cet article modifie la base imposable de l'impôt régional relatif à la taxe de mise en circulation. La base imposable est similaire à celle de la taxe de circulation proposée dans un amendement précédent.

La base imposable mentionne toujours la cylindrée du moteur et la masse maximale autorisée puisque certains véhicules sont encore taxés sur cette base par ailleurs.

Amendement n°5

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 2/1 rédigé comme suit :

« Art. 2/1. Les articles 97bis à 97quinquies du même Code sont abrogés. ».

JUSTIFICATION

Cet article supprime le régime applicable actuellement en matière de taxe de mise en circulation.

Amendement n°6

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 2/1 rédigé comme suit :

« Art. 2/1. Dans le titre V, chapitre, IV, du même Code, l'intitulé de la section 2 « Montant de la taxe pour les aéronefs, les bateaux et les véhicules non visés par la section 1^{re} » est abrogé. ».

JUSTIFICATION

Cet amendement constitue une modification législative.

Amendement n°7

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 2/1 rédigé comme suit :

« Art. 2/1. A l'article 98, §1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'intitulé du littéra A est remplacé par ce qui suit : « Motocyclettes »;

2° Un littéra rédigé comme suit est inséré avant le littéra A :

« A. Voitures, voitures mixtes et minibus

La taxe est fixée selon la formule suivante :

$$[(\text{Puissance (KW)} + \text{CO}_2) * \text{carburant}] * \text{Age} = \text{Prix}$$

où :

Puissance (KW) : le taux visé selon le tableau suivant :

Puissance en kW du véhicule	Montant
≤ 70	61,5 euros
71 - 85	123 euros
86 - 100	495 euros
101 - 110	867 euros
111 - 120	1 239 euros
121 - 155	2 478 euros
> 155	4 957 euros

CO₂ : le taux visé par la formule suivante : $(e-125)^2$, sachant que « e » correspond au niveau d'émissions exprimé en gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru selon la norme WLTP, le plafond du taux « CO₂ » étant fixé à 125 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru.

Carburant : la pondération liée au type de motorisations, sachant que la pondération est de 1 pour les motorisations essence, de 1,3 pour les motorisations diesel, de 0,8 pour les motorisations hybride, de 0,6 pour les motorisations électriques.

Age : L'année de production du véhicule, sachant que la première année équivaut à 1, que chaque année supplémentaire diminue ce nombre de 0,1, valeur de 100% si le véhicule et ce nombre ne peut être inférieur à 0,3. ». ».

JUSTIFICATION

Cet article vient modifier le taux d'imposition de la taxe de mise en circulation, conformément à l'article 4, §3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

La formule proposée est directement reprise du « modèle n°1 » proposé dans l'étude intitulée « Réforme de la fiscalité automobile. La longue route vers une fiscalité durable », commandée par le Gouvernement wallon et transmise au Parlement de Wallonie à la fin de l'année 2018.

Les auteurs du présent amendement font leur les conclusions de cette étude et proposent de se baser sur le « modèle n°1 » en ce qui concerne la taxe de mise en circulation. Ce modèle est justifié très largement.

Les auteurs du présent amendement font leur les justifications des auteurs du modèle, dont voici quelques passages : « La TMC est maintenue car elle exerce un signal-prix plus clair qui permet d'inciter davantage l'achat de certains types de véhicules notamment plus propres et respectueux de l'environnement. La TMC influence directement le comportement d'achat des conducteurs en les responsabilisant davantage sur leurs choix de véhicules en fonction des objectifs prioritaires poursuivis par la Région en matière de fiscalité automobile. ».

Ce comportement d'achat constitue un élément important à influencer. L'étude indique ceci : « Au préalable, notons que nous avons privilégié une taxe de mise en circulation plus élevée que la taxe de circulation afin d'influencer davantage le comportement d'achat d'un véhicule, et ce, dans le but de responsabiliser les citoyens quant aux conséquences sur l'environnement de leur choix en matière de véhicules et de motorisation. ».

L'étude dit également : « Le critère de l'âge est utilisé comme une variable d'approximation de la capacité financière des citoyens à acquérir un nouveau véhicule. Le montant de la BASE est ainsi multiplié par un pourcentage dégressif lié à l'âge. Il a donc une valeur de 100% si le véhicule est neuf et diminue de 10% chaque année jusqu'à la 7ème année (90%, 80%, etc.). A partir de la septième année, il se stabilise à 30%. Autrement dit, la réduction de la taxe de mise en circulation en fonction de l'âge du véhicule s'arrête après sept années afin de ne pas encourager le vieillissement du parc automobile au-delà de ce seuil. ».

L'article ne modifie que la taxe relative aux voitures, voitures mixtes et minibus. Selon Statbel, sur les 682 696 nouvelles immatriculations belges intervenues en 2019, 557 970 concernaient des voitures, voitures mixtes et minibus. Ce sont donc ces véhicules qui ont un impact important sur la santé publique et le climat, et non les autres véhicules.

Enfin, à propos de l'entrée en vigueur de la taxe de mise en circulation nouvelle mouture, l'étude dit ceci :

« Toutefois, la taxe de mise en circulation semble devoir subir le traitement applicable à la matière de la fiscalité indirecte dès lors que son fait générateur est un acte ou un fait ponctuel passager : la mise en usage sur la voie publique du véhicule. Par conséquent, l'ins-

cription au répertoire de la DIV (qui vaut présomption irréfutable que le véhicule a été mis en usage sur la voie publique) constitue à notre sens le moment de référence pour déterminer quelle loi (nouvelle ou ancienne) doit s'appliquer. Notons qu'une nouvelle taxe nait à chaque réimmatriculation du véhicule, de sorte qu'une nouvelle situation fiscale se fige à chaque nouvelle inscription du véhicule à la DIV. ».

Les auteurs du présent amendement font leur cette explication.

Amendement n°8

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 2/1 rédigé comme suit :

« Art. 2/1. Dans le même Code, il est inséré un article 98bis rédigé comme suit :

« Art. 98bis. La taxe fixée conformément au paragraphe 1^{er}, A, est réduite de 15 p.c. de son montant pour les familles nombreuses, les familles monoparentales et les personnes bénéficiant du statut BIM en vertu de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 et sa réglementation.

Par famille nombreuse, il faut entendre le ménage comptant trois enfants à charge ou plus.

Par famille monoparentale, il faut entendre le ménage composé d'une seule personne adulte et d'un ou plusieurs enfants à charge. ».

JUSTIFICATION

Il convient d'apporter des correctifs sociaux à la taxe de mise en circulation étant donné que c'est vers celle-ci que la fiscalité principale se déplace dans le dispositif proposé par les différents amendements déposés.

Amendement n°9

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit :

« Art. 4/1. Dans tous les cas, pour le 1^{er} janvier 2030 au plus tard :

1° toute implantation commerciale, au sens du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales, comprenant plus de dix emplacements de stationnement, est équipée d'au moins un point de recharge ainsi que de l'infrastructure de raccordement pour un emplacement de stationnement sur cinq au moins afin de permettre de procéder ultérieurement à l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques;

2° tout parc d'activité économique, au sens du décret du 2 février 2017 relatif au développement des parcs d'activités économiques, comprenant plus de dix emplacements de stationnement, est équipé d'au moins un point de recharge ainsi que de l'infrastructure de raccordement pour un emplacement de stationnement sur

cinq au moins afin de permettre de procéder ultérieurement à l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques;

3° toute station-service, au sens de la législation régionale, est équipée d'au moins un point de recharge ainsi que de l'infrastructure de raccordement afin de permettre de procéder ultérieurement à l'installation d'un second point de recharge.

JUSTIFICATION

La pose de bornes de rechargement pour véhicules électriques constitue l'un des plus grands enjeux de la transition énergétique.

Comme l'explique le considérant n° 23 de la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique :

« L'usage des véhicules électriques, conjugué à une part accrue de la production renouvelable d'électricité, permet de réduire les émissions de carbone et donc d'améliorer la qualité de l'air. Les véhicules électriques constituent un élément important de la transition vers une énergie propre, transition fondée sur des mesures en matière d'efficacité énergétique, les carburants alternatifs, les énergies renouvelables et des solutions innovantes pour la gestion de la flexibilité énergétique. Il est possible d'utiliser efficacement les réglementations des bâtiments pour introduire des exigences ciblées visant à soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement des bâtiments résidentiels et non résidentiels. Les États membres devraient prévoir des mesures visant à simplifier le déploiement d'infrastructures de recharge en vue d'éliminer les obstacles que constituent, par exemple, le fractionnement des mesures incitatives et les complications administratives auxquelles les propriétaires individuels sont confrontés lorsqu'ils essaient d'installer un point de recharge sur leur emplacement de stationnement. ».

Ce point de vue est partagé par nombre d'acteurs.

La société de consultance Deloitte a ainsi publié en mai 2019 une étude constatant qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre de bornes de recharge.

Le 8 octobre 2019, un représentant du constructeur Volvo, lors du *European Transport Forum*, demandait aux autorités publiques d'accélérer la mise en place de bornes.

Le 27 novembre 2019 le Directeur de la Fédération belge des loueurs de véhicules (Renta) pointait également dans la presse un manque de bornes de recharge.

Le 8 janvier 2020, une Étude de Transport & Environnement, la Fédération européenne pour le transport et l'environnement, indiquait qu'il faudra l'installation de trois millions de bornes de recharge pour 2030 afin que l'Union européenne atteigne ses objectifs climatiques.

Le 8 juin 2020, l'Allemagne imposait l'installation d'au moins une borne de recharge pour voiture électrique à chaque station-service et ce alors que le réseau est pourtant déjà dense en Allemagne avec déjà 27 730 bornes référencées.

Le 3 juillet 2020, Gil Simon, Directeur général de RESA, affirmait que la Wallonie n'est pas en avance sur ses objectifs européens en matière de bornes de recharge.

Le 8 septembre 2020, profitant de la présidence allemande au Conseil de l'Union européenne, le ministre allemand des transports, Andreas Scheuer, a rappelé l'importance de développer une infrastructure normalisée, commune et transfrontalière pour les bornes de recharge au niveau européen.

Le 17 septembre 2020, Jean-Marc Ponteville (*Public Relations Manager* pour Volkswagen) a rappelé qu'il n'y a pas assez de bornes de rechargement.

Le 14 novembre enfin, le Royaume-Uni a annoncé avancer l'interdiction prévue de vente de nouveaux véhicules diesel et essence à 2030 et investir 500 millions de livres sterling (557 millions d'euros) dès 2021 pour déployer des bornes de recharge et d'autres infrastructures favorables aux véhicules électriques.

Tous sont unanimes, il faut urgemment installer des bornes de rechargement pour faciliter l'arrivée des véhicules électriques. Il s'agit d'une question majeure en matière de santé, de climat et de mobilité.

Or, on constate que 75% de l'ensemble des bornes de recharge électrique européennes sont implantés dans seulement quatre pays : les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France. Selon l'Association des constructeurs automobiles européens, les infrastructures existantes restent très inégalement réparties dans l'Union européenne. Il est nécessaire d'amener la Wallonie dans le top des classements en la matière.

L'Union européenne annonce une réforme de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Rien n'empêche la Wallonie de prendre de l'avance sur les ambitions européennes, qu'on annonce déjà grandes, et de se lancer dans un vaste chantier d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques.

La tendance est de toute manière claire, et la réforme de cette directive ne fait que confirmer un fait déjà connu : le véhicule thermique est voué à être remplacé par le véhicule électrique. Le Gouvernement fédéral annonce d'ailleurs plusieurs mesures importantes en la matière : « Tous les nouveaux véhicules de société devront être neutres en carbone d'ici à 2026 » et « Le Gouvernement mettra en place un cadre permettant aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société de recevoir un budget mobilité de leur employeur. De cette manière on stimulera les alternatives de mobilité durable (transports en commun, vélos, voitures neutres en carbone, etc.) et la volonté d'habiter ou d'emménager près de son lieu de travail ».

Rappelons que le Professeur Xavier May estime le nombre de voitures de société à 665 000 en Belgique en 2017. Toujours selon lui, 11,5% des voitures en Belgique sont des voitures de société et 23% des kilomètres parcourus par des voitures en Belgique le sont par des voitures de société. Sachant que le renouvellement des voitures de société intervient plus rapidement que les voitures détenues directement par des privés, cela signifie que la réforme fédérale pourrait aboutir, potentiellement, à voir 10% du parc automobile belge être électrifié à l'horizon 2030. Les voitures de société se retrouvent par ailleurs souvent sur le marché de l'occasion. La pénétration du véhicule électrique n'en sera donc que plus forte aux alentours des années 2030 à 2035.

Amendement n°10

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 7/1 rédigé comme suit :

« Art. 7/1. §1^{er}. Les dispositions du chapitre 1^{er} traitant de la taxe de circulation entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

§2. Par dérogation à l'article 9, A, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, la formule de calcul de la taxe de circulation pour l'année 2024 est la suivante :

$$[[(\text{Puissance (KW)} + \text{CO}_2) * \text{carburant})*0,25 + \text{MB}] * 0,70 = \text{Prix}$$

§2. Par dérogation à l'article 9, A, du même Code, la formule de calcul de la taxe de circulation pour l'année 2025 est la suivante :

$$[[(\text{Puissance (KW)} + \text{CO}_2) * \text{carburant})*0,25 + \text{MB}] * 0,80 = \text{Prix}$$

§3. Par dérogation à l'article 9, A, du même Code, la formule de calcul de la taxe de circulation pour l'année 2026 est la suivante :

$$[[(\text{Puissance (KW)} + \text{CO}_2) * \text{carburant})*0,25 + \text{MB}] * 0,90 = \text{Prix}$$

§4. Jusqu'au 31 décembre 2023, par dérogation à l'article 9, A, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, la taxe de circulation est fixée uniformément à 0,00 euros pour les véhicules dont les émissions de CO₂, telles que définies à l'article 97^{ter}, alinéa 1^{er}, 1^o, sont égales à 0 et dont la masse à vide est inférieure à deux tonnes.

JUSTIFICATION

Les dispositions relatives à la taxe de circulation entrent en vigueur progressivement de 2024 à 2027, ceci permet aux utilisateurs éventuellement touchés par une possible hausse de taxe à ce moment-là de

garder un niveau de taxation comparable à leur niveau actuel en 2025 et en 2026 s'ils devaient voir les taxes augmenter dans leur chef.

Cette période tampon leur permet de changer de véhicule dans les temps s'ils le souhaitent, sachant par ailleurs que le mécanisme entrant en vigueur en 2024, ces individus seront déjà au courant du taux de taxation applicable à terme.

Par ailleurs, jusqu'au 31 décembre 2023, le véhicules n'émettant pas de CO₂ et d'une masse inférieure à deux tonnes n'est pas soumis à la taxe de circulation, cela afin d'encourager l'achat de ce type de véhicule.

Amendement n°11

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 7/1 rédigé comme suit :

« Art. 7/1. §1^{er}. Les dispositions du chapitre 1^{er} traitant de la taxe de mise en circulation entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

§2. Par dérogation à l'article 98, §1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, la formule de calcul de la taxe de circulation pour l'année 2024 est la suivante :

$$[[(\text{Puissance (KW)} + \text{CO}_2) * \text{carburant})*\text{Age}]*0,8 = \text{Prix}$$

§3. Jusqu'au 31 décembre 2023, par dérogation à l'article 98, §1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, la taxe de mise en circulation est fixée uniformément à 0,00 euros pour les véhicules dont les émissions de CO₂, telles que définies à l'article 97^{ter}, alinéa 1^{er}, 1^o, sont égales à 0 et dont la masse à vide est inférieure à deux tonnes.

JUSTIFICATION

Les dispositions relatives à la taxe de mise en circulation entrent en vigueur progressivement de 2024 à 2025, ceci permet de ne pas impacter trop durement certains véhicules dès l'entrée en vigueur du système.

L'entrée en vigueur est complète en 2025 afin de maintenir le signal prix vis-à-vis des véhicules polluants dès 2025.

Par ailleurs, jusqu'au 31 décembre 2023, le véhicules n'émettant pas de CO₂ et d'une masse inférieure à deux tonnes n'est pas soumis à la taxe de mise en circulation, cela afin d'encourager l'achat de ce type de véhicule.

A. ANTOINE

J. MATAGNE