

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Avant-projet de décret du ... (date) modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation automobile

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}. L'article 97 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par la loi du 1^{er} juin 1992, modifié en dernier lieu par le décret du 22 décembre 2021, est remplacé par ce qui suit :

« **Article 97.** La taxe est due, pour les véhicules routiers, selon le cas, en raison de :

1° la puissance du moteur exprimée en kilowatts, les émissions de CO₂, la masse maximale autorisée et le carburant, ou ;

2° la puissance du moteur exprimée soit en chevaux-vapeur fiscaux, soit en kilowatts. ».

Art. 2. Le Chapitre IV - Montant de la taxe, comprenant les articles 97bis à 98, du même Code, est remplacé par ce qui suit :

« **Chapitre IV - Montant de la taxe**

Article 98.

§ 1^{er}. Pour l'application du présent chapitre :

1° On entend par :

a) « émission de CO₂ », les émissions de dioxyde de carbone du véhicule établies selon la procédure du nouveau cycle européen de conduite, dite cycle WLTP, ou à défaut, celles établies selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers, dite cycle NEDC.

A défaut de détermination des émissions de CO₂ du véhicule exprimées en grammes par kilomètre conformément à l'alinéa précédent, celles-ci sont présumées être le résultat de l'application de la

formule suivante, arrondi à l'unité inférieure lorsque ce résultat dépasse une unité et n'est pas un nombre entier :

- pour les véhicules fonctionnant à l'essence : émissions de CO₂ = FC x 23,9 ;
- pour les véhicules fonctionnant au gazole : émissions de CO₂ = FC x 26,4 ;
- pour les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié : émissions de CO₂ = FC x 17,0

où FC = consommation de carburant mixte ou combinée urbain-extra-urbain par litre par 100 km, telle que calculée conformément à la Directive européenne 80/1268/C.E.E. du Conseil, du 16 décembre 1980, relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur, précitée.

A défaut de détermination des émissions de CO₂ du véhicule exprimées en grammes par kilomètre conformément aux deux alinéas précédents, celles-ci sont présumées être établies comme suit :

Carburant	Emissions de CO ₂ en g/km
Electrique ou hydrogène	0
Essence	196
Diesel	205
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	196
Gaz naturel comprimé (CNG)	196
Bioéthanol	196
Hybride essence + gaz de pétrole liquéfié	196
Hybride essence + gaz naturel comprimé	196
Hybride essence + électrique ou hydrogène	196
Hybride diesel + gaz de pétrole liquéfié	205
Hybride diesel + gaz naturel comprimé	205
Hybride diesel + électrique ou hydrogène	205
Hybride gaz de pétrole liquéfié + électrique ou hydrogène	196
Hybride gaz naturel comprimé + électrique ou hydrogène	196
Autres	205

b) « famille nombreuse » : ménage comprenant au moins trois enfants à charge, au jour de la mise en usage du véhicule automobile ;

c) « ménage » : groupe de personnes composé de plusieurs personnes cohabitantes, unies ou non par des liens de parenté, qui, au jour de la mise en usage du véhicule automobile, vivent habituellement dans une même résidence principale au sens de l'article 3 de la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population et aux cartes d'identité et modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques, exception faite des cas dans lesquels il ressort d'autres documents officiels produits à cet effet que la cohabitation entre les membres du ménage est effective, bien qu'elle ne corresponde pas ou plus avec l'information obtenue auprès du registre national ;

d) « enfants à charge » : les descendants d'une personne et de son conjoint, de son cohabitant légal ou de son cohabitant, qui font partie de son ménage et dont il assume la charge exclusive ou principale,

ainsi que les autres enfants qui font partie de son ménage et dont il assume la charge exclusive ou principale.

Sont présumés être de tels enfants à charge au jour de la mise en usage du véhicule automobile, sauf preuve contraire à administrer par le Service public de Wallonie Finances :

- les enfants inscrits comme faisant partie du ménage dans le registre de la population, le registre des étrangers ou le registre national des personnes physiques, au jour de la mise en usage du véhicule automobile ;

- les descendants et enfants bénéficiaires pour lesquels un des membres du ménage, cohabitant avec ces descendants et enfants, peut prétendre aux allocations familiales ou aux prestations familiales garanties, au jour de la mise en usage du véhicule automobile.

Le Gouvernement wallon peut également présumer comme « enfants à charge », les descendants d'une personne et de son conjoint, de son cohabitant légal ou de son cohabitant, qui font partie de son ménage et qui n'ont pas atteint l'âge de 21 ans ou de 25 ans au jour de la mise en usage du véhicule automobile, ainsi que les autres enfants qui font partie de son ménage et qui n'ont pas atteint l'âge de 21 ans ou de 25 ans au jour de la mise en usage du véhicule automobile.

2° Par dérogation au 1°, c) et d), en cas d'autorité parentale conjointe avec hébergement égalitaire, un descendant est présumé être « enfant à charge » des deux ascendants exerçant l'autorité parentale conjointe et est présumé faire partie de leur « ménage » respectif.

L'existence de l'autorité parentale conjointe et de l'hébergement égalitaire doit être établie par l'intéressé :

- a) soit sur la base d'une convention enregistrée ou homologuée par un juge au plus tard au jour de la mise en usage du véhicule automobile et dans laquelle il est mentionné explicitement que l'hébergement de ces enfants est réparti de manière égalitaire entre les redevables ;

- b) soit sur la base d'une décision judiciaire prononcée au plus tard au jour de la mise en usage du véhicule automobile et dans laquelle il est explicitement mentionné que l'hébergement de ces enfants est réparti de manière égalitaire entre les redevables ;

- c) soit sur la base d'une convention intervenue, à la suite d'une médiation volontaire familiale menée par un médiateur agréé par la Commission visée à l'article 1727 du Code judiciaire, au plus tard au jour de la mise en usage du véhicule automobile et dans laquelle il est mentionné explicitement que l'hébergement de ces enfants est réparti de manière égalitaire entre les redevables.

§ 2. La taxe est établie comme suit :

A. Voitures, voitures mixtes et minibus

1° Pour les voitures, voitures mixtes et minibus mis en usage en Région wallonne, à l'exception de celles mises en usage dans la même Région par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans buts lucratif ayant des activités de leasing, visées par l'article 94, 1°, dénommés « véhicules » dans la présente section, la taxe est fixée selon la formule suivante :

$$TMC = MB * \frac{(CO_2)}{x} * \frac{M}{y} * C$$

2° Les éléments de la formule visée au 1° sont déterminés comme suit :

a) MB = montant de base établi en fonction de la puissance du moteur exprimée en kilowatts selon le barème suivant :

Nombre de kilowatts	Montant de base en euros
De 0 à 70	61,50
De 71 à 85	123,00
De 86 à 100	495,00
De 101 à 110	867,00
De 111 à 120	1 239,00
De 121 à 155	2 478,00
Supérieur à 155	4 957,00

Le montant de base est lié aux fluctuations de l'indice général des prix à la consommation du Royaume. L'adaptation de ses montants est réalisée le 1er juillet de chaque année en fonction des modifications intervenues dans l'indice général des prix à la consommation entre le mois de mai de l'année précédente et celui de l'année en cours.

b) $\frac{(CO_2)}{x}$ = coefficient d'émissions de CO₂ établi en fonction du rapport entre les émissions de CO₂ du véhicule exprimées en grammes par kilomètre et un coefficient d'émissions de CO₂ fixé à :

- cent trente-six lorsque les émissions de CO₂ du véhicule sont établies selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers, dite cycle NEDC ;
- cent quinze lorsque les émissions de CO₂ du véhicule sont établies selon la procédure du nouveau cycle européen de conduite, dite cycle WLTP.

Pour les véhicules à propulsion exclusivement électrique ou à hydrogène, le coefficient d'émissions de CO₂ est fixé uniformément à un.

c) $\frac{M}{y}$ = coefficient de masse établi en fonction du rapport entre la masse maximale autorisée du véhicule exprimé en kilogrammes et un coefficient de masse fixé à mille huit cent trente-huit kilogrammes.

d) C = coefficient de carburant établi en fonction du tableau suivant :

Carburant	Coefficient
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts inférieure ou égale à 120 kW	0,09
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts supérieure à 120 kW et inférieure ou égale à 160 kW	0,18
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts supérieure à 160 kW	0,26
Essence	1,0
Diesel	1,0
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	1,0
Gaz naturel comprimé (CNG)	1,0
Bioéthanol	1,0
Hybride essence + gaz de pétrole liquéfié	0,8
Hybride essence + gaz naturel comprimé	0,8
Hybride essence + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride diesel + gaz de pétrole liquéfié	0,8
Hybride diesel + gaz naturel comprimé	0,8
Hybride diesel + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride gaz de pétrole liquéfié + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride gaz naturel comprimé + électrique ou hydrogène	0,8
Autres	1,0

3° Lorsque le redevable fait partie d'une famille nombreuse au sens du paragraphe 1^{er}, le montant de la taxe calculée conformément au 1° est réduit de 100 euros lorsque la masse maximale autorisée du véhicule est supérieure à 1838 kilogramme et inférieure à 2.750 kilogrammes.

La réduction visée à l'alinéa 1^{er} est octroyée uniquement pour un seul véhicule par ménage.

Le Gouvernement wallon peut déterminer les modalités d'application des alinéas précédents, dont l'avantage est accordé, soit d'office, soit sur demande de l'intéressé.

4° Par dérogation au 1°, le montant de la taxe est égal à 0,00 euro pour le véhicule faisant l'objet d'une taxe de circulation forfaitaire de 100 euros en application de l'article 10, § 3.

B. Motocyclettes

Pour les motocyclettes, à l'exception de celles mises en usage dans la même Région par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans buts lucratif ayant des activités de leasing, visées par l'article 94, 1°, la taxe est établie selon le barème suivant :

Nombre de chevaux-vapeur fiscaux	Nombre de kilowatts	Montant de la taxe en euros
De 0 à 8	De 0 à 70	61,50

9 et 10	De 71 à 85	123,00
11	De 86 à 100	495,00
De 12 à 14	De 101 à 110	867,00
15	De 111 à 120	1.239,00
16 et 17	De 121 à 155	2.478,00
Supérieur à 17	Supérieur à 155	4.957,00

Lorsque la puissance d'un même moteur exprimée en chevaux-vapeur fiscaux et en kilowatts donne lieu à perception d'une taxe d'un montant différent, la taxe est fixée au montant le plus élevé.

Par dérogation au tableau visé à l'alinéa 1^{er}, le montant de la taxe est égal à :

1° 0,00 euro pour le véhicule faisant l'objet d'une taxe de circulation forfaitaire de 100 euros en application de l'article 10, § 3 ;

2° 50,00 euros pour le véhicule à propulsion exclusivement électrique ou à hydrogène.

C. Aéronefs définis à l'article 94

La taxe est fixée à :

1° 0,00 euro pour les aéronefs télépilotés visés à l'article 1er, alinéa 1er, 4° et 5°, de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, à l'exception des aéronefs télépilotés qui sont censés être mis en circulation par des sociétés, des entreprises publiques autonomes ou des associations sans but lucratif pratiquant des activités de leasing ;

2° 61,50 euros pour les paramoteurs visés à l'article 1er de l'arrêté royal du 10 juin 2014 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des paramoteurs ;

3° 619,00 euros pour les aéronefs ultralégers motorisés ;

4° 2.478,00 euros pour tous les autres aéronefs.

D. Bateaux définis à l'article 94

La taxe est fixée à 2 478,00 EUR pour les bateaux.

§ 3. La taxe établie au paragraphe 2 est modulée comme suit :

1° Le montant de base visé au paragraphe 2, A, 2°, a) :

a) est réduit à 90 p.c., 80 p.c., 70 p.c., 60 p.c., 55 p.c., 50 p.c., 45 p.c., 40 p.c., 35 p.c., 30 p.c., 25 p.c., 20 p.c., 15 p.c. ou 10 p.c. de son montant pour les véhicules dont la première immatriculation soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, date respectivement de 1 an à moins de 2 ans, 2 ans à moins de 3 ans, 3 ans à moins de 4 ans, 4 ans à moins de 5 ans, 5 ans à moins de 6 ans, 6

ans à moins de 7 ans, 7 ans à moins de 8 ans, 8 ans à moins de 9 ans, 9 ans à moins de 10 ans, 10 ans à moins de 11 ans, 11 ans à moins de 12 ans, 12 ans à moins de 13 ans, 13 ans à moins de 14 ans, 14 ans à moins de 15 ans.

Après réduction, le montant de base de peut jamais être inférieur à 61,50 euros ;

b) est fixé uniformément à 61,50 euros pour les véhicules dont la première immatriculation soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, date de 15 ans ou plus.

La taxe fixée au paragraphe 2, A, ne peut jamais être inférieure à 50,00 euros ou supérieure à 9.000,00 euros.

2° La taxe fixée au paragraphe 2, B :

a) est réduite à 90 p.c., 80 p.c., 70 p.c., 60 p.c., 55 p.c., 50 p.c., 45 p.c., 40 p.c., 35 p.c., 30 p.c., 25 p.c., 20 p.c., 15 p.c. ou 10 p.c. de son montant pour les véhicules dont la première immatriculation soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, date respectivement de 1 an à moins de 2 ans, 2 ans à moins de 3 ans, 3 ans à moins de 4 ans, 4 ans à moins de 5 ans, 5 ans à moins de 6 ans, 6 ans à moins de 7 ans, 7 ans à moins de 8 ans, 8 ans à moins de 9 ans, 9 ans à moins de 10 ans, 10 ans à moins de 11 ans, 11 ans à moins de 12 ans, 12 ans à moins de 13 ans, 13 ans à moins de 14 ans, 14 ans à moins de 15 ans ;

b) est fixée uniformément à 50,00 euros pour les véhicules dont la première immatriculation soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, date de 15 ans ou plus ;

c) ne peut jamais être inférieure à 50,00 euros.

3° La taxe fixée au paragraphe 2, C et D :

a) est réduite à 90 p.c., 80 p.c., 70 p.c., 60 p.c., 50 p.c., 40 p.c., 30 p.c., 20 p.c. ou 10 p.c. de son montant pour les aéronefs et bateaux visés à l'article 94, 2° et 3°, dont la première immatriculation ou la première lettre de pavillon, soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, date respectivement de 1 an à moins de 2 ans, 2 ans à moins de 3 ans, 3 ans à moins de 4 ans, 4 ans à moins de 5 ans, 5 ans à moins de 6 ans, 6 ans à moins de 7 ans, 7 ans à moins de 8 ans, 8 ans à moins de 9 ans, 9 ans à moins de 10 ans ;

b) est fixée uniformément à 61,50 euros pour les véhicules dont la première immatriculation soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, date de 10 ans ou plus.

§ 4. Le Gouvernement wallon est autorisé à modifier les montants de la taxe.

Il saisira le Parlement wallon, immédiatement s'il est réuni sinon dès l'ouverture de sa plus prochaine session, d'un projet de décret de confirmation de l'arrêté ainsi pris.

§ 5. Le Gouvernement peut déterminer les modalités d'application du présent article. ».

Art 3. Le présent décret entre en vigueur au 1^{er} juillet 2025 et est applicable uniquement au véhicule immatriculé à partir de son entrée en vigueur.

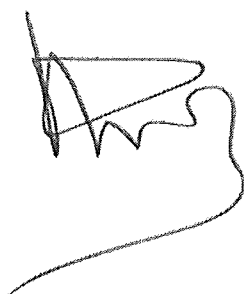
Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Vice-Président et
Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Philippe HENRY

**Avant-projet de décret du ... (date) modifiant la taxe de mise en circulation automobile du Code
des taxes assimilées aux impôts sur les revenus**

Résumé

L'objectif de ce décret est de réviser la taxe de mise en circulation, à fiscalité globale inchangée, pour la moduler en fonction des émissions de CO₂, de la masse et de la puissance. L'objectif principal est d'encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes.

Exposé des motifs

1 Introduction générale

Le 1^{er} août 2021, le parc automobile wallon comptabilisait 2 426 867 véhicules dont 1 831 269 voitures particulières (+1% en 2021 mais +13 % depuis 2010) (d'après IWEPS).

Il faut remarquer que lors de l'immatriculation des véhicules, les véhicules inscrits au nom d'une société de leasing (y compris les véhicules d'entreprise) sont tous enregistrés à l'adresse (commune) du siège (social) de la société. L'interprétation des chiffres est donc à réaliser avec une certaine prudence car le nombre de véhicules immatriculés sur un territoire ne reflète pas forcément le nombre de véhicules disponibles sur ce même territoire.

En d'autres termes, en 2021, on peut estimer qu'il y a 502 voitures particulières pour 1 000 habitants en Wallonie, et 514 voitures particulières pour 1 000 habitants en Belgique. En 2000, il y en avait respectivement 426 et 457.

Les voitures immatriculées en Wallonie parcourent en moyenne 15 411 km par an (IWEPS). Le transport automobile est à l'origine d'émissions de divers polluants dans l'air, en lien principalement avec la consommation d'énergie. Ces polluants ont un impact sur la qualité de l'air, avec des conséquences en matière de changements climatiques (25% des émissions wallonnes de gaz à effet de serre sont imputables aux transports), de santé publique ou encore de dégradation des milieux.

Le trafic automobile a également un autre impact sanitaire. En 2020, on a dénombré 8 362 accidents corporels sur les routes wallonnes faisant au total 10 617 blessés légers 761 blessés graves et 229 personnes ayant perdu la vie dans les 30 jours suivant l'accident (IWEPS).

Ces impacts peuvent être corrélés aux caractéristiques des véhicules. La sévérité d'un accident dépend essentiellement de trois facteurs : la masse, la rigidité et le design du véhicule (VIAS, (2022) Briefing « Les SUV et la sécurité routière ». Bruxelles, Belgique, Institut Vias, ci-après VIAS 2022).

De même que la vitesse, la masse influe fortement sur les dommages associés à une collision : « *Une masse de véhicule plus importante protégera les occupants du véhicule et dans le même temps infligera des risques de blessures supérieurs aux occupants du véhicule adverse* » (HULTKRANTZ L., LINDBERG G. 2011. Accident cost, speed and vehicle mass externalities, and insurance - Discussion paper No. 2011-26).

Pour atteindre les objectifs de stabilisation du réchauffement climatique, mais également de diminution des risques de santé publique liés à la qualité de l'air, une transition importante des technologies de combustion interne des véhicules automobiles (VCI) vers celles à propulsion alternative alimentée par des sources d'énergie à faibles émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques est nécessaire.

Depuis plusieurs années, le Gouvernement wallon a l'intention de modifier la fiscalité automobile. Une étude « Réforme de la fiscalité automobile. La longue route vers une fiscalité durable a été commandée et transmise au Parlement de Wallonie à la fin de l'année 2018 (Bayenet, B., Bourgeois, M., Suttorsorel, L., Bentajer S., Marcelle C., Vanrykel F., Sepulcre, V., Westhof, L., Cleppert, C. et Traversa, E. (2018) Réforme de la fiscalité automobile, La longue Route vers une fiscalité durable – ci-après « Etude 2018 »).

Cette étude fournit une information exhaustive sur la question de la fiscalité automobile en vue de permettre un débat objectif et éclairé à propos des tenants et aboutissants de la réforme. Elle propose

différents modèles de réforme de la fiscalité automobile en Wallonie sur la base d'un modèle de base, qui permet de modifier le poids des différents paramètres retenus.

La Déclaration de politique régionale de 2019 mentionne que « *les taxes de circulation et de mise en circulation seront revues, à fiscalité globale inchangée, pour les moduler en fonction des émissions de CO₂ et de la masse/puissance. L'objectif est notamment d'encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes* ».

La réforme proposée, ainsi que le choix des paramètres, ont pour objectif d'introduire des critères plus favorables à l'environnement, à la santé publique et à la sécurité dans le calcul de la taxe de mise en circulation, tout en maintenant la fiscalité automobile globale au niveau actuel selon les principes définis dans la déclaration de politique régionale.

Les dispositifs fiscaux en vigueur actuellement en Région wallonne n'ont plus évolué dans leurs principes fondamentaux depuis près de quinze ans, même lors de la régionalisation successivement de la Taxe de Mise en Circulation (TMC) et de la Taxe de Circulation (TC).

Actuellement, la fiscalité automobile a trois composantes, deux étant dues à chaque immatriculation d'un véhicule (TMC et Eco-Malus) et une due annuellement (TC). Dans le dispositif en vigueur, la puissance réelle des véhicules est prise en compte dans le dispositif de la TMC et les émissions de CO₂ dans l'éco-malus (les émissions étant établies en norme NEDC). La TC est calculée en fonction de la cylindrée des véhicules.

Cette approche n'a pas tenu compte de l'évolution constatée dans le parc automobile, avec l'émergence de nouvelles habitudes dans l'achat de véhicules, renforcée par une offre commerciale qui évolue en conséquence. Le dispositif n'a également que modérément intégré le changement technologique amorcé depuis une dizaine d'années avec l'émergence de véhicules à motorisation alternative.

Evolution du parc automobile

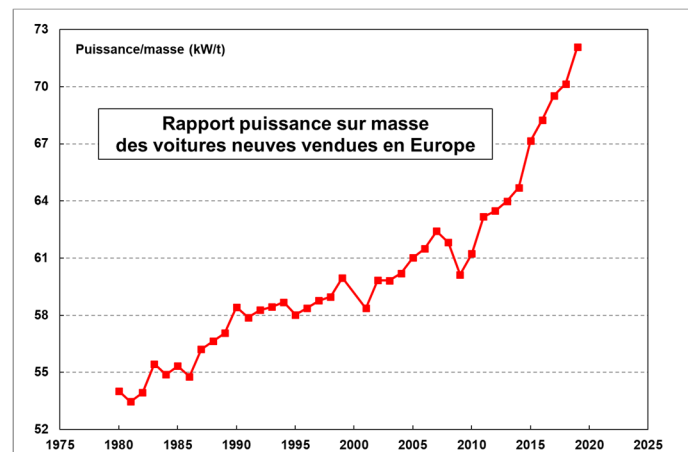
Le constat, partagé à l'échelle européenne, montre, ces dernières années, une croissance combinée de la puissance et de la masse moyenne des véhicules mis en circulation. La masse moyenne des véhicules neufs vendus en Europe a augmenté de 11,6 % entre 2001 et 2019, la puissance de 37,8 %, la vitesse de pointe de 7,2 % et la surface frontale (largeur multipliée par la hauteur) de 10,3 %. Pour la Belgique, les chiffres sont respectivement de + 6,6 % pour la masse, + 8,5 % pour la puissance et + 9,0 % pour la surface frontale (ICCT, 2021)

On constate aussi une nouvelle hausse des émissions moyennes des véhicules malgré les évolutions techniques et le renforcement des obligations européennes (la moyenne constatée a chuté continuellement sauf ces dernières années où elle repartie à la hausse en s'établissant à +/-122g actuellement selon le rapportage fait en NEDC2.0). Une part de cette situation est imputable à la part de plus en plus importante que prennent les SUV dans le parc automobile.

Le SUV ou Sport Utility Vehicle est un type de véhicule qui ne possède pas de définition universelle. En effet, on peut trouver différentes catégories de SUV en fonction du pays ou du constructeur telles que: les Crossover, les SUV compacts, les SUV de petite et moyenne taille, etc. De manière générale, on décrira le SUV comme un véhicule offrant le confort d'un véhicule de route et qui présente le design d'un véhicule tout-terrain : une forme bicorps : deux volumes distincts (le moteur et l'habitacle) ; une garde au sol relevée et une position assise élevée ; un habitacle volumineux (VIAS 2022).

Ainsi, le segment des SUV est passé de 6% des immatriculations en 2005 à 40% en 2019 avec une croissance plus sensible dans le segment des SUV moyens qui représente près d'un quart des immatriculations (le segment des SUV se divise en petit SUV : longueur inférieure ou égale à 4,3m et hauteur inférieure ou égale à 1,8m ; moyen SUV : longueur entre 4,3m et 4,7m ou longueur inférieure ou égale à 4,3m et hauteur supérieure à 1,8m ; grand SUV : longueur supérieure à 4,7m - VIAS 2022). Une autre cause liée à cette augmentation tient à des niveaux de finitions qui contribuent de plus en plus dans la masse de certains véhicules, ce qui diminue sensiblement l'efficacité des véhicules d'un point de vue de la consommation (la consommation est plus importante en raison de la masse plus élevée alors que les autres paramètres restent constants).

Le constat est renforcé lorsque l'évolution est constatée au niveau du rapport masse/puissance des véhicules et de l'évolution depuis 40 ans.



Impact sur la sécurité

Selon l'Institut VIAS (2022), la gravité des accidents impliquant uniquement un SUV est en général moins élevée que celle impliquant uniquement un autre type de voiture. Les données sur les accidents des SUV tentent en effet d'indiquer que le design du SUV permet de minimiser la gravité des blessures de ses occupants mais que cela risque d'accentuer celle des autres usagers de la route avec qui il entre en collision. Lorsqu'il y a une collision entre un SUV et un autre type de voiture, il y a deux fois plus de risque qu'un occupant de l'autre véhicule décède à la suite de l'accident.

De plus, les véhicules lourds, puissants, rapides et peu aérodynamiques nécessitent plus d'énergie pour être mis en mouvement. Les données publiées par l'Institut Vias montrent qu'en moyenne à taille comparable, le SUV reste plus polluant qu'une voiture familiale, un break ou un monospace.

Selon l'OMS, en cas de choc, l'énergie cinétique transférée par le véhicule motorisé est « égale à la moitié de la masse multipliée par le carré de la vitesse », ce qui démontre l'effet cumulatif de l'augmentation de la masse et de la vitesse (WHO. 2008. Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners).

Une étude réalisée par ClimAct pour le compte du CFDD (ClimAct, Etude sur les besoins d'électrification de la mobilité en Belgique et les impacts qui y sont liés, disponible sur www.frdp-cfdd.be) recommande également de diminuer la puissance et le poids des véhicules. Elle précise à ce sujet : « Au niveau belge, il faut inciter à l'achat de véhicules plus légers et augmenter les taxes sur les véhicules plus lourds. La sensibilisation de la population à la problématique a aussi un rôle à jouer. Une adaptation supplémentaire de la réforme du cadre légal des voitures de société pour accélérer ce changement est recommandée. ».

Enfin, il faut considérer les différentes caractéristiques du véhicule de façon conjointe. Dans une « fact sheet » consacrée au downsizing des voitures l'ETSC (European Transport Safety Council – Conseil européen de la Sécurité des Transports) soulignait « *il est clair que la taille du véhicule, sa masse et la puissance du moteur ont toutes des impacts sur la sécurité routière et devraient être considérées conjointement. Ne diminuer que la masse, par exemple, en laissant inchangées les autres caractéristiques du véhicule, a pour effet d'accroître ses performances en matière d'accélération et de vitesse de pointe et, par conséquent, n'améliore pas la sécurité. La réduction de la vitesse n'est pas inhérente au downsizing. Il convient donc de considérer le downsizing des véhicules comme une philosophie de conception qui intègre de nombreux paramètres, dont la puissance du moteur, la masse et la taille du véhicule et d'autres caractéristiques incluant la protection des occupants et des piétons* » (ETSC. 2008 Downsizing and speed: Towards a new philosophy of designing cars? Speed Fact Sheet 03/08).

Objectif de la réforme

Comme le prévoit la DPR 2019-2024, ces constats nécessitent une nouvelle approche fiscale qui permette, à fiscalité globale inchangée, de conscientiser nos concitoyens sur l'impact que leur choix de véhicule pose.

Au-delà de la DPR, le message doit être simple. L'objectif global de la présente modification du décret est d'orienter la décision d'achat du consommateur vers des véhicules moins émetteurs (de CO₂ et de polluants atmosphériques) et plus légers. Le système doit pouvoir pénaliser un véhicule plus puissant, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, mais également un véhicule plus lourd ou plus émetteur (de CO₂ et de polluants atmosphériques).

Il y aura donc des augmentations de taxe, mais aussi des diminutions. La volonté est de conscientiser les citoyens sur leurs choix, par le biais d'un signal-prix. Un véhicule émetteur a un impact sur les objectifs à atteindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et en matière de qualité de l'air, un véhicule lourd a un impact sur la sécurité. Un véhicule lourd et puissant est plus dangereux en cas d'accident. Cette réforme doit permettre de quantifier ce message de manière évidente.

La réforme vise dans un premier temps l'adaptation du calcul de la TMC.

La TMC exerce un signal-prix clair qui permet d'inciter davantage l'achat de certains types de véhicules plus propres, respectueux de l'environnement et sécuritaire pour tous les usagers. La TMC influence directement le comportement d'achat des conducteurs en les responsabilisant sur leurs choix de véhicules en fonction des objectifs prioritaires poursuivis par la Région en matière de fiscalité automobile (Etude 2018, p. 282).

2 Situation actuelle

2.1 *Taxe de mise en circulation*

Pour déterminer le montant de cette taxe, il convient de faire une distinction entre :

- d'une part, les *voitures et voitures mixtes* mises en usage en Région wallonne (à l'exception de celles mises en usage dans la même Région par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des ASBL à activités de leasing) : le calcul de la TMC s'effectue sur la base de deux composantes, à savoir la puissance du moteur et la catégorie d'émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en usage (« éco-malus ») ;

- d'autre part, les *autres véhicules routiers* (minibus et motocyclettes ; voitures et voitures mixtes lorsque le redevable de la TMC est une société à activités de leasing - pour rappel, en ce qui concerne les sociétés à activités de leasing, le régime applicable est, en l'absence d'accord de coopération conclu par les trois Régions, le régime fédéral qui était en vigueur le 1er janvier 2002), pour lesquels le calcul de la TMC s'effectue sur la base uniquement de la première composante, à savoir la puissance du moteur.

2.1.1 La puissance du moteur

La puissance est la première composante de la taxe due à l'immatriculation (première immatriculation ou chaque changement de personne physique ou morale au nom duquel le véhicule est immatriculé).

Elle se base, pour les voitures et voitures mixtes mises en usage en Région wallonne, à l'exception des voitures mises en usage en Région wallonne par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des asbl à activité de leasing, sur la puissance du moteur exprimée soit en kW soit en cheval vapeur fiscal (le « cheval vapeur fiscal » est une unité de mesure du droit fiscal qui permet d'évaluer la puissance théorique ou fiscale d'un moteur afin de quantifier la taxation des véhicules. Le « cheval fiscal » mesure la puissance d'un véhicule ou, plus précisément, la cylindrée, exprimée en cm³ (à ne pas confondre avec les chevaux vapeurs qui représentent la puissance)).

Le montant de la TMC est fixé selon le tableau suivant.

KW	CV	Neuf	1an	2ans	3ans	4ans	5ans	6ans	7ans	8ans	9ans	10 ans	11ans	12ans	13ans	14ans	15ans et plus
->70	8	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
71-85	9/10	123,00	110,70	98,40	86,10	73,80	67,65	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
86-100	11	495,00	445,50	396,00	346,50	297,00	272,25	247,50	222,75	198,00	173,25	148,50	123,75	99,00	74,25	61,50	61,50
101-110	12/14	867,00	780,30	693,60	606,90	520,20	476,85	433,50	390,15	346,80	303,45	260,10	216,75	173,40	130,05	86,70	61,50
111-120	15	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40	681,45	619,50	557,55	495,60	433,65	371,70	309,75	274,80	185,85	123,90	61,50
121-155	16/17	2.478,00	2.230,20	1.982,40	1.734,60	1.486,80	1.362,90	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40	619,50	495,60	371,70	247,80	61,50
>155	>17	4.957,00	4.461,30	3.965,60	3.469,90	2.974,20	2.726,35	2.478,50	2.230,65	1.982,80	1.734,95	1.487,10	1.239,25	991,40	743,55	495,70	61,50

Lorsque la puissance d'un même moteur, exprimée en cheval vapeur fiscal et en KW donne lieu à la perception d'une taxe d'un montant différent, la TMC est fixée au montant le plus élevé.

Pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés (soit en Belgique, soit à l'étranger avant leur importation définitive), la TMC due est réduite progressivement sur une période de quinze ans en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation, sans que le montant dû puisse être inférieur à 61,5 euros. Lorsque la première date d'immatriculation d'un véhicule remonte à quinze ans ou plus, la TMC est fixée uniformément à 61,5 euros (article 98, § 2, CTAIR). Finalement, les véhicules électriques bénéficient d'un traitement favorable : la TMC est fixée à 61,5 euros.

En ce qui concerne les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, la taxe est réduite d'un montant de 298,0 euros (article 98, § 1erbis, al. 2, CTAIR), sans pouvoir donner lieu néanmoins à un crédit d'impôt négatif.

2.1.2 Eco-Malus

L'éco-malus est la seconde composante de la taxe due à l'immatriculation (première immatriculation ou chaque changement de personne physique ou morale au nom duquel le véhicule est immatriculé) pour les voitures et véhicules mixtes

Il se base sur la catégorie d'émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en usage. L'écomalus peut bénéficier de réduction ou d'exemption. Il ne s'applique pas aux véhicules émettant moins de 146 g CO₂/km.

Son montant est établi au terme des étapes suivantes :

- Les émissions de CO₂ (en g/km) du véhicule automobile nouvellement mis en usage sont classifiées selon les fourchettes d'émissions de CO₂ indiquées dans la colonne de gauche du tableau ci-dessous ;
- Pour chaque catégorie, l'on attribue un chiffre dénommé « catégorie d'émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage » indiqué dans la seconde colonne du tableau ci-dessous ;
- Pour chaque « catégorie d'émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage », un montant d'éco-malus est repris dans la troisième colonne du tableau ci-dessous.

Émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage (g CO ₂ /km)	Catégorie d'émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage	Montant de l'éco-malus en EUR
de 146 à 155 ¹	7	100,00
de 156 à 165	8	175,00
de 166 à 175	9	250,00
de 176 à 185	10	375,00
de 186 à 195	11	500,00
de 196 à 205	12	600,00
de 206 à 215	13	700,00
de 216 à 225	14	1.000,00
de 226 à 235	15	1.200,00
de 236 à 245	16	1.500,00
de 246 à 255	17	2.000,00
+ de 255	18	2.500,00

Source : Fisconetplus.

Un véhicule passe néanmoins dans une catégorie inférieure d'émissions dans les cas suivants :

- Lorsque le redevable a trois enfants à charge à la date de la mise en usage du véhicule et à condition que la catégorie d'émissions soit inférieure à 15, celle-ci est diminuée de 1 ;
- Lorsque le redevable a au moins quatre enfants à charge à la date de mise en usage du véhicule et à condition que la catégorie d'émissions soit inférieure à 15, celle-ci est diminuée de 2 ;
- Lorsque le véhicule est, à la date de sa mise en usage, inscrit dans un répertoire matricule de véhicules comme ayant le gaz de pétrole liquéfié (LPG) pour type de carburant ou source d'énergie, la catégorie d'émissions est diminuée de 1.

Par dérogation, le montant de l'éco-malus est égal à 0 (Article 97quinquies CTAIR):

- pour les véhicules « old-timers » ou « ancêtres » - On vise ici les voitures et voitures mixtes qui sont mises en circulation depuis plus de trente ans et immatriculées sous l'une des plaques d'immatriculation spécifiques visées à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules, et qui sont immatriculées sous la marque d'immatriculation spécifique prévue par l'article 4, § 3, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules (Article 11 CTAIR);
- pour les véhicules dont le moteur est alimenté, partiellement ou totalement, au gaz naturel comprimé.

L'incorporation d'une composante liée aux émissions de CO₂ a évolué avec le temps. Le Décret du 17 janvier 2008 prévoyait un éco-bonus environnemental. Ce dispositif a été totalement abrogé par le décret-programme du 12 décembre 2014. L'éco-malus environnemental a, quant à lui, été introduit par le Décret du 5 mars 2008.

Les émissions étaient établies en norme NEDC (nouveau cycle européen de conduite ou New European Driving Cycle) dont la procédure était décrite par la directive européenne 70/220/CEE.

Il faut par ailleurs signaler que le seuil de 146 g/km de CO₂ à partir duquel l'écomalus est dû est discutable quant à l'efficacité du dispositif. En effet, 80 % des véhicules immatriculés en 2015 émettent des émissions de CO₂ qui varient entre 96 et 145 g et ne paient, dès lors, pas d'écomalus (Etude 2018, p.22).

3 Reforme

3.1 *Obligations liées à la réforme*

- Le message doit être simple et compréhensible pour le redevable.

Le choix s'est porté sur une formule comprenant une multiplication des différents coefficients qui interviennent dans le calcul de la taxe (masse, émissions de CO₂), qui sont ensuite comparés à des facteurs pivots choisis comme représentatifs du parc moyen. Ainsi la taxe augmente si le véhicule émet plus que la moyenne des véhicules du parc, et/ou si la masse du véhicule est supérieure à la masse moyenne du parc. Un coefficient de carburant vient ensuite corriger le calcul en fonction du type de motorisation.

Cette formule est plus simple que d'autres qui sont utilisées ou qui ont pu être proposées (Etude 2018). On peut citer par exemple la formule utilisée en Région flamande pour la taxe de mise en circulation où la relation entre la composante CO₂ et les émissions de CO₂ du véhicule est conçue comme une fonction de puissance 6.

Par ailleurs, le choix a été fait de conserver la grille actuelle pour le montant de base.

- La neutralité budgétaire doit être respectée

La Déclaration de politique régionale impose une neutralité budgétaire au niveau de la réforme. Afin de garantir cette neutralité, le Département du Professeur Benoît BAYENET de l'Université libre de Bruxelles a été mandaté afin de définir l'adéquation de la formule avec le principe de neutralité budgétaire (Réforme de la fiscalité automobile en Région wallonne ; une analyse budgétaire, Prof. Dr. B. Bayenet, Prof. Dr. M. Bourgeois, M. Fontaine, T. Murphy, 22 janvier 2022). Son étude et les différentes versions du simulateur qu'il a réalisée montrent que la formule proposée permet d'atteindre la neutralité budgétaire.

- L'intégration des émissions de CO₂, de la masse du véhicule et de la puissance est mieux assurée.
- L'évolution technologique est prise en compte (véhicules électriques, hydrogène et CNG) en l'anticipant. En effet, si on ne fait pas attention, ces évolutions technologiques risquent de dégrader progressivement les recettes fiscales (véhicules plus efficaces et moins émetteurs). Cette situation sera d'autant plus sensible que les constructeurs sont assujettis à de nouvelles règles depuis le 1^{er} janvier 2021.
- La réforme sera idéalement applicable à toute nouvelle immatriculation d'un véhicule, qu'il s'agisse d'une première immatriculation ou de l'immatriculation d'un véhicule d'occasion.
- La réforme ne vise pas les contribuables qui sont une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing. À défaut d'avoir conclu un accord de coopération avec les deux autres régions, la Région wallonne n'est pas compétente, à l'égard des contribuables précités, pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation

3.2 La taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation est calculée suivant la formule :

$$TMC = MB * \frac{(CO_2)}{x} * \frac{M}{y} * C$$

où *MB* est le montant de base, *CO₂* les émissions de CO₂ en g/km du véhicule, *M* la masse du véhicule, *C* un coefficient de carburant, *x* et *y* des indices pivot.

La TMC est plafonnée à 9.000 €. Cette valeur est à comparer avec la TMC dans le système actuel qui est au maximum de 7.457 € (TMC + Eco-malus). Le plafonnement vise à éviter qu'un nombre important de propriétaires de véhicules n'opte pour une solution de leasing suite à une augmentation excessive des montants.

Le montant minimum de la TMC est de 50 €. Cette somme permet de couvrir les frais administratifs moyens du recouvrement de la taxe.

Le montant de base *MB*

La définition du montant de base *MB* est semblable au système en vigueur actuellement. Cependant, seule la puissance exprimée en kW est utilisée comme paramètre.

Le choix de baser la taxe de mise en 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 (voir supra). Selon trois fédérations (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-vapeur 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 (Etude 2018).

Les « véhicules électriques » sont définis par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, comme « un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur

électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure ».

Sont concernés les véhicules à propulsion exclusivement électrique, qu'ils soient équipés de batteries (BEV : battery electric vehicles) ou d'une pile à combustible (FCEV : fuel cell electric vehicle) alimentée par de l'hydrogène.

Ces véhicules sont considérés, pour ce paramètre, comme tous les autres véhicules et ne bénéficient plus automatiquement du traitement favorable (à savoir, un montant de base fixé à 61,5 euros, article 98, § 2, du CTAIR). De cette manière, il est tenu compte de la masse et de la puissance réelle du véhicule et de son impact potentiel sur la sécurité des usagers.

Les montants du MB sont adaptés à l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

Comme c'est le cas actuellement, le montant de base pour les véhicules ayant déjà été auparavant immatriculés en Belgique ou à l'étranger est diminué sur une période de quinze ans en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation, sans que le montant dû puisse être inférieur à 61,5 euros. Lorsque la première date d'immatriculation d'un véhicule remonte à quinze ans ou plus, la TMC est fixée uniformément à 61,5 euros.

Les émissions de CO₂ $\frac{(CO_2)}{x}$

Les émissions du secteur routier représentent 24,1 % des émissions totale de gaz à effet de serre en Wallonie. Entre 1990 et 2019, les émissions de GES en Wallonie ont diminué de 33,3 % grâce à des réductions marquées dans les secteurs de l'industrie (- 57,6 %) et de l'énergie (- 55,4 %) et ce, malgré l'augmentation importante des émissions du transport routier (+ 33,2 %) (augmentation du nombre de véhicules et des kilomètres parcourus et plus récemment essor des SUV et camionnettes...). (. En conséquence, le législateur européen a fixé aux constructeurs automobiles des objectifs contraignants d'émission maximale de CO₂ pour les véhicules.

Le Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves, établissait le plafond auquel étaient astreints les constructeurs à 130 grammes/km jusqu'au 31 décembre 2020. La révision de ce Règlement a ramené ce plafond à 95 grammes/km depuis le 1^{er} janvier 2021.

Après, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves immatriculées dans l'UE devront être inférieures de 15 % en 2025 et de 37,5 % en 2030, par rapport aux limites d'émission en vigueur en 2021.

Cette évolution obligatoire induira une baisse progressive des émissions moyennes du parc.

Au-delà de cette contrainte européenne sur les constructeurs automobiles, les Etats membres ont la possibilité d'agir sur les émissions de CO₂ du parc automobile par le biais de la fiscalité.

Ce critère des émissions de CO₂ est utilisé dans un grand nombre d'Etats 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.

Ainsi, la réforme fédérale du régime de déductibilité, au titre de frais professionnels, des frais de voiture (employeur société ou IPP) prévoit qu'à partir de 2026, seules les voitures de société sans émission carbone (électrique) seront déductibles à 100%. Cette déductibilité est cependant dégressive. Concrètement, seules les voitures de société répondant à ce critère et achetées en 2026 seront totalement déductibles. Pour la suite, à partir de 2027, la déduction passe à 95%; 90% en 2028; 82,5% en 2029; 75% en 2030; et 67,5% en 2031. Pour les véhicules diesel ou essence achetés avant le 1er juillet 2023, le régime actuel de déduction continuera de s'appliquer. Pour ceux achetés entre le 1er

juillet 2023 et le 31 décembre 2025, la déductibilité sera plafonnée à 75% en 2025, 50% en 2026, 25% en 2027 et réduite à zéro en 2028.

Ce critère répond par conséquent à la nécessité de faire baisser les émissions de CO₂ dues au transport routier et permet à la Wallonie de respecter ses engagements nationaux, européens et internationaux (Etude 2018, p. 277).

Le critère des émissions de CO₂ est rendu complexe par une modification de la norme ces dernières années. La norme NEDC (New European Driving Cycle), conçue dans les années 1970, quantifie les émissions de CO₂ d'un véhicule à partir d'un test qui reproduit la façon dont étaient utilisées les voitures à l'époque en Europe. La norme WLTP (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure) actualise les conditions du test et les paramètres de mesure afin d'approcher au plus près les conditions de circulation réelles et les modalités d'utilisation d'une voiture de nos jours. Les émissions de CO₂ en norme WLTP peuvent ainsi être de 25 à 30% supérieures aux émissions en norme NEDC.

Eu égard au passage de la norme NEDC à la norme WLTP, dorénavant obligatoire sur le certificat de conformité, le pivot x prend une valeur différente selon la disponibilité de l'information. En effet, toutes les nouvelles voitures immatriculées sont soumises au test WLTP depuis le 1^{er} septembre 2018, et les constructeurs sont tenus d'afficher les émissions en WLTP de leurs nouvelles voitures depuis le 1^{er} janvier 2019 (2020 pour les utilitaires). Depuis le 1^{er} janvier 2021, les constructeurs ne sont cependant plus obligés de calculer une valeur NEDC pour les nouvelles voitures (à quelques exceptions près). La plupart des véhicules aujourd'hui en circulation ne disposent, par contre, que d'une norme NEDC.

Si les émissions de CO₂ du véhicule ne sont pas connues en norme WLTP, alors ce sont les émissions en NEDC qui sont reprises et $x = 115$, ce montant correspondant à l'émission moyenne des nouveaux véhicules en norme NEDC. Si les émissions en norme WLTP sont connues, alors ce sont celles-ci qui sont reprises dans la formule et $x = 136$. Cette augmentation est due à la révision à la hausse (et supposée plus proche de la réalité) des émissions des véhicules dans le système WLTP. Plavovic *et al.* ont pu estimer cette hausse des émissions moyennes à environ 25% (J. Pavlovic, B. Ciuffo, G. Fontaras, V. Valverde, A. Marotta (2018), How much difference in type-approval CO₂ emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 111, Pages 136-147). La norme NEDC est utilisée à défaut de WLTP, en fonction de la date de production du véhicule.

Le coefficient $\left(\frac{CO_2}{x}\right)$ permet de donc de faire varier la taxe en fonction des émissions de CO₂ en prenant comme référence un niveau d'émission de 115 g/km en norme NEDC (ou 136 g/km en norme WLTP). Plus une voiture aura des émissions élevées, plus ce coefficient sera important. La référence aux 115 g/km ou 136 g/km pourra être adaptée en fonction de l'évolution des émissions moyennes du CO₂ du parc automobile.

A défaut de détermination du nombre de grammes de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre par le véhicule automobile concerné conformément à l'alinéa précédent, les émissions de CO₂ du véhicule automobile sont présumées être le résultat de l'application de la formule suivante, arrondi à l'unité inférieure lorsque ce résultat dépasse une unité et n'est pas un nombre entier :

- pour les véhicules fonctionnant à l'essence : émissions de CO₂ = FC x 23,9 ;
- pour les véhicules fonctionnant au gazole : émissions de CO₂ = FC x 26,4 ;
- pour les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié : émissions de CO₂ = FC x 17,0

où FC = consommation de carburant mixte ou combinée urbain-extra-urbain par litre par 100 km, telle que calculée conformément à la Directive européenne 80/1268/C.E.E. du Conseil, du 16 décembre 1980, relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur, précitée.

A défaut de détermination des émissions de CO₂ du véhicule exprimées en grammes par kilomètre conformément aux deux alinéas précédents, celles-ci sont présumées être établies comme suit :

Carburant	Emissions de CO ₂ en g/km
Electrique ou hydrogène	0
Essence	196
Diesel	205
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	196
Gaz naturel comprimé (CNG)	196
Bioéthanol	196
Hybride essence + gaz de pétrole liquéfié	196
Hybride essence + gaz naturel comprimé	196
Hybride essence + électrique ou hydrogène	196
Hybride diesel + gaz de pétrole liquéfié	205
Hybride diesel + gaz naturel comprimé	205
Hybride diesel + électrique ou hydrogène	205
Hybride gaz de pétrole liquéfié + électrique ou hydrogène	196
Hybride gaz naturel comprimé + électrique ou hydrogène	196
Autres	205

Ces valeurs étaient déjà utilisées pour la définition des émissions de CO₂ du véhicule automobile fonctionnant à l'essence et au gazole (ancien article 97ter 1°).

Pour éviter que les voitures électriques, pour lesquelles le coefficient $\left(\frac{CO_2}{x}\right)$ est égal à 0 étant donné que ces voitures n'émettent pas de CO₂, ne donnent lieu à une TMC nulle, ce facteur est fixé à 1,0.

La masse $\frac{M}{y}$

Un critère spécifique lié à la masse du véhicule est introduit dans la formule. Le critère retenu est la masse maximale autorisée (MMA). La MMA est la masse totale maximale invariable du véhicule déterminée d'après les résistances des organes du châssis. Elle correspond au poids du véhicule avec le carburant, le conducteur, ses passagers et le chargement. Ce paramètre est par conséquent le meilleur reflet de la masse totale du véhicule qui circule et qui peut constituer une menace pour la sécurité. De plus, l'administration fiscale ne possède pas de données complètes sur les autres paramètres de masse comme la masse en ordre de marche

La valeur du pivot y est fixée à 1.838 kg. Autrement dit, pour un véhicule de 1,838 tonnes, ce critère vaut 1.

Cette valeur correspond à la moyenne du parc de 2021. À titre d'exemples, la MMA d'une Citroën C3 est de 1.835 kg, celle d'une Dacia Sandero de 1.515 kg, celle d'une Peugeot 308 de 1.930 kg, celle d'une Volvo XC 90 de 2.120 kg, et celle d'une BMW X7 de 3.295 kg.

Les critères CO₂, puissance et masse sont mentionnés sur le certificat d'immatriculation du véhicule et se retrouvent dans la base de données qui est utilisée pour le calcul de la TMC.

Le coefficient de carburant C

Le coefficient C est défini en fonction du carburant de la voiture. Le choix de ces paramètres vise à donner un signal aux utilisateurs en conformité avec la volonté des autorités politiques belges et européennes de sortir progressivement des véhicules thermiques (Commission européenne, 14/07/2021, Pacte vert pour l'Europe, interdiction des véhicules à moteurs thermiques en 2035).

La motorisation électrique permet de limiter fortement les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre lors de l'utilisation du véhicule. Le règlement européen (UE) 2019/631 impose aux constructeurs d'automobiles de vendre 15% de voitures à émissions nulles (électriques) ou faibles (hybrides) en 2025, et 30% en 2030.

Le coefficient de carburant est établi en fonction du tableau suivant :

Carburant	Coefficient
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts inférieure ou égale à 120 kW	0,09
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts supérieure à 120 kW et inférieure ou égale à 160 kW	0,18
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts supérieure à 160 kW	0,26
Essence	1,0
Diesel	1,0
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	1,0
Gaz naturel comprimé (CNG)	1,0
Bioéthanol	1,0
Hybride essence + gaz de pétrole liquéfié	0,8
Hybride essence + gaz naturel comprimé	0,8
Hybride essence + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride diesel + gaz de pétrole liquéfié	0,8
Hybride diesel + gaz naturel comprimé	0,8
Hybride diesel + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride gaz de pétrole liquéfié + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride gaz naturel comprimé + électrique ou hydrogène	0,8
Autres	1,0

L'intégration de cette variable permet de pondérer différemment des technologies de motorisation autres que l'essence et le CNG/LPG. Ainsi, l'achat de motorisations plus vertes est favorisé par une fiscalité plus favorable en diminuant le poids du critère « carburant » dans la formule pour les véhicules plus verts, comme les véhicules électriques et les véhicules hybrides, ou en l'augmentant pour les véhicules plus polluants, comme les motorisations diesel.

La Wallonie a décidé d'interdire les véhicules les plus polluants, et notamment les notamment les diesel euro 5 à partir de 2028 et euro 6 à partir de 2030, pour des raisons de santé publique (Décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules).

Il est donc justifié de prévoir une fiscalité à l'achat qui corresponde à cet objectif et dissuade l'achat de telles motorisations. C'est pourquoi le facteur C est augmenté de 20 % pour les motorisations diesel.

Selon les données de l'Agence européenne de l'Environnement, les émissions de la production électrique en Wallonie en 2020 sont de 161g CO₂ par kWh. Les données bilantaires (bilans énergie 2019, source authentique la plus récente pour la Wallonie) sont calculées sur base de 20kWh par 100km. Soit 5km par kWh. Nous sommes donc à 32,2 g CO₂ par km pour un véhicule électrique. La moyenne CO₂ WLTP s'élevait sur le marché neuf essence wallon à +/- 135 g/km en 2021, tandis que la production de ce carburant, engendre une moyenne CO₂ aux alentours de 45 g/km. En considérant les émissions moyennes des véhicules neufs essence à g CO₂ par km à 180 g/Km (135+45), on obtient un rapport de 0,18 (voir FEBIAC, 2022). Cette valeur est utilisée pour les véhicules électriques de gamme moyenne (entre 120 et 160 kW). Afin de rencontrer les objectifs de la réforme dans le niveau de taxation, le facteur C est réduit pour les véhicules électriques moins puissants, de moitié pour les véhicules dont la puissance est inférieure à 120 kW. Il est de 0,26 pour les véhicules plus puissants dont la puissance est supérieure à 160KW.

Les véhicules hybrides permettent une nette diminution de la consommation et des émissions. Ces véhicules combinent un moteur thermique et électrique, le moteur thermique est donc moins sollicité que dans le cas d'un véhicule 100% thermique, ce qui entraîne une baisse de la consommation de carburant et donc des émissions du véhicule. Le facteur permet de refléter de manière forfaitaire et globale cette baisse d'émission.

L'avantage pour les véhicules familiaux

Le montant de la taxe de mise en circulation est réduit de 100 € pour les familles nombreuses dont le véhicule immatriculé dispose d'une masse maximale autorisée supérieure à 1.838 kg (moyenne du parc 2021) et inférieure à 2.750 kg, qui correspond aux véhicules de 6 ou 7 places.

Ce montant est équivalent à l'avantage moyen attribué aux familles nombreuses dans le système actuel sur l'éco-malus – les mêmes ménages seront donc avantagés avant et après réforme.

L'avantage est limité aux voitures ne dépassant pas un poids de 2.750 kg pour les raisons de sécurité évoquées ci-dessus.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Les nouveaux paramètres retenus pour le calcul de la TMC des voitures et voitures mixtes sont : la puissance du moteur, l'émission de CO₂, la masse maximale autorisée et le carburant.

La masse maximale autorisée est transmise par la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) à la Région wallonne (code e-DIV F1).

La notion de puissance (exprimée en chevaux-vapeur fiscaux ou en KW) reste d'application pour certains types de véhicules pour lesquels la taxe n'est pas modifiée (cyclomoteurs et motocyclettes).

Article 2

Dans un souci de cohérence, de lisibilité et de transparence, il est choisi de réécrire l'intégralité du chapitre IV – Montant de la taxe, composé des articles 97bis à 98. Ainsi, seul l'article 98 est conservé et sa structure est modifiée. Celui-ci sera dorénavant constitué des définitions applicables en son paragraphe 1er, de l'établissement de la taxe en son paragraphe 2, des réductions de la taxe en fonction de la vétusté du véhicule en son paragraphe 3, et de délégations au Gouvernement wallon pour ce qui concerne les deux derniers paragraphes.

Le nouvel article 98 comporte donc un premier paragraphe qui reprend les définitions utiles au calcul de la taxe tel qu'elles existaient à l'article 97ter.

Concernant la notion de « famille nombreuse », il est ajouté au paragraphe 1er, 2°, la prise en compte des situations de garde alternée égalitaire.

Concrètement, pour déterminer si un redevable de la taxe de mise en circulation sollicitant le bénéfice d'une réduction de 100 euros pour famille nombreuse a effectivement trois enfants à charge, il faut prendre en considération, outre les enfants qui sont complètement à charge de la famille, chaque enfant en garde alternée égalitaire pour lequel ce redevable exerce l'autorité parentale conjointe en vertu d'un des trois moyens de preuve énumérés dans cette disposition. La production d'un de ces moyens de preuve, tel qu'il existe déjà dans l'article 257 du Code des impôts sur les revenus 1992 en matière de réduction du précompte immobilier pour enfant à charge, établit la présomption en vertu de laquelle cet enfant fait partie de la famille nombreuse concernée et est effectivement à charge du ménage du redevable.

Dès lors que, dans ce cadre, la famille compte au moins trois enfants à charge, un avantage forfaitaire unique de 100 euros est octroyé au redevable sans qu'il n'en soit procédé à un quelconque partage de montant entre les deux titulaires de la garde alternée égalitaire. En effet, le caractère forfaitaire de cette réduction qui, contrairement à la réduction de précompte immobilier pour enfant à charge, n'est pas individualisée par enfant, ne permet pas de procéder à un tel partage lorsque des enfants en garde alternée sont concernés. Un tel partage du montant unique forfaitaire aboutirait incontestablement à des discriminations de traitement injustifiables entre familles nombreuses et porterait atteinte l'égalité de traitement entre les redevables concernés.

La paragraphe 2 reprend le calcul de la taxe pour les différents types de véhicules.

Le litera A reprend la taxe de mise en circulation pour les voitures, voitures mixtes et minibus

1. Le calcul de la TMC (TMC)

Pour les voitures et véhicules mixtes à l'exception des véhicules de leasing, la TMC est calculé en multipliant un montant de base par un coefficient d'émissions de CO₂, un coefficient de masse et un coefficient de carburant..

$$TMC = MB * \frac{(CO_2)}{x} * \frac{M}{y} * C$$

2. Le montant de base MB

La définition du montant de base MB est semblable au système en vigueur actuellement. Cependant, seule la puissance exprimée en kW est utilisée comme paramètre.

Le choix de baser la taxe de mise en 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 (voir supra). Selon trois fédérations (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-vapeur 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 (Etude 2018).

Les « véhicules électriques » sont définis par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, comme « *un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure* ».

Sont concernés les véhicules à propulsion exclusivement électrique, qu'ils soient équipés de batteries (BEV : battery electric vehicles) ou d'une pile à combustible (FCEV : fuel cell electric vehicle) alimentée par de l'hydrogène.

Ces véhicules sont considérés, pour ce paramètre, comme tous les autres véhicules et ne bénéficient plus automatiquement du traitement favorable (à savoir, un montant de base fixé à 61,5 euros, article 98, § 2, du CTAIR). De cette manière, il est tenu compte de la masse et de la puissance réelle du véhicule et de son impact potentiel sur la sécurité des usagers.

Les montants du MB sont adaptés à l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

3. Le coefficient d'émissions de CO₂ ($\frac{CO_2}{x}$)

Les émissions du secteur routier représentent 24,1 % des émissions totale de gaz à effet de serre en Wallonie. Entre 1990 et 2019, les émissions de GES en Wallonie ont diminué de 33,3 % grâce à des réductions marquées dans les secteurs de l'industrie (- 57,6 %) et de l'énergie (- 55,4 %) et ce, malgré l'augmentation importante des émissions du transport routier (+ 33,2 %) (augmentation du nombre de véhicules et des kilomètres parcourus et plus récemment essor des SUV et camionnettes...). (. En conséquence, le législateur européen a fixé aux constructeurs automobiles des objectifs contraignants d'émission maximale de CO₂ pour les véhicules.

Le Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves, établissait le plafond auquel étaient astreints les constructeurs à 130 grammes/km jusqu'au 31 décembre 2020. La révision de ce Règlement a ramené ce plafond à 95 grammes/km depuis le 1^{er} janvier 2021.

Après, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves immatriculées dans l'UE devront être inférieures de 15 % en 2025 et de 37,5 % en 2030, par rapport aux limites d'émission en vigueur en 2021.

Cette évolution obligatoire induira une baisse progressive des émissions moyennes du parc.

Ce critère répond par conséquent à la nécessité de faire baisser les émissions de CO₂ dues au transport routier et permet à la Wallonie de respecter ses engagements nationaux, européens et internationaux (Etude 2018, p. 277).

Ce coefficient correspond au rapport entre les émissions moyennes de dioxyde de carbone du véhicule (CO₂) selon la norme WLTP ou, à défaut, selon la norme NEDC, et un coefficient d'émission (x) fixé 136 g/km pour les véhicules dont les émissions sont établies en norme WLTP et 115 g/Km pour ceux dont les émissions sont établies en norme NEDC.

La norme WLTP est définie conformément au Règlement (UE) 2018/1832 de la Commission du 5 novembre 2018 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique.

A défaut de détermination du nombre de grammes de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre par le véhicule automobile concerné conformément à l'alinéa précédent, les émissions de CO₂ du véhicule automobile sont présumées être le résultat de l'application de la formule suivante, arrondi à l'unité inférieure lorsque ce résultat dépasse une unité et n'est pas un nombre entier :

- pour les véhicules fonctionnant à l'essence : émissions de CO₂ = FC x 23,9 ;
- pour les véhicules fonctionnant au gazole : émissions de CO₂ = FC x 26,4 ;
- pour les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié : émissions de CO₂ = FC x 17,0

où FC = consommation de carburant mixte ou combinée urbain-extra-urbain par litre par 100 km, telle que calculée conformément à la Directive européenne 80/1268/C.E.E. du Conseil, du 16 décembre 1980, relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur, précitée.

A défaut de détermination des émissions de CO₂ du véhicule exprimées en grammes par kilomètre conformément aux deux alinéas précédents, celles-ci sont présumées être établies comme suit :

Carburant	Emissions de CO ₂ en g/km
Electrique ou hydrogène	0
Essence	196
Diesel	205
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	196
Gaz naturel comprimé (CNG)	196
Bioéthanol	196
Hybride essence + gaz de pétrole liquéfié	196
Hybride essence + gaz naturel comprimé	196
Hybride essence + électrique ou hydrogène	196
Hybride diesel + gaz de pétrole liquéfié	205
Hybride diesel + gaz naturel comprimé	205

Hybride diesel + électrique ou hydrogène	205
Hybride gaz de pétrole liquéfié + électrique ou hydrogène	196
Hybride gaz naturel comprimé + électrique ou hydrogène	196
Autres	205

Ces valeurs étaient déjà utilisées pour la définition des émissions de CO₂ des véhicules automobile (ancien art 97ter 1°). La norme NEDC est utilisée à défaut de WLTP, en fonction de la date de production du véhicule.

Il est précisé que la différenciation plus poussée dans la typologie des carburants décidée à présent provient de la nécessité pour l'Administration fiscale de disposer de règles claires applicables aux différents cas lui étant communiqués par la Direction de l'Immatriculation des Véhicules de l'Etat fédéral. En effet, l'automatisation du processus de taxation reprend autant de catégories de carburant dans les données reçues du fédéral et il convient de déterminer précisément et correctement les critères de taxation.

Le coefficient $\left(\frac{CO_2}{x}\right)$ permet de donc de faire varier la taxe en fonction des émissions de CO₂ en prenant comme référence un niveau d'émission moyen. Plus une voiture aura des émissions élevées, plus ce coefficient sera important. La référence aux 115 g/km ou 136 g/km pourra être adaptée en fonction de l'évolution des émissions moyennes du CO₂ du parc automobile.

Pour les véhicules à propulsion exclusivement électrique ou à hydrogène, qui n'émettent pas de CO₂, le coefficient d'émissions de CO₂ correspond à 1.

Les « véhicules électriques » sont définis par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, comme « un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure. Cette définition comprend les véhicules à hydrogène.

4. Le coefficient de masse $\left(\frac{M}{y}\right)$

Ce coefficient correspond au quotient entre la masse maximale autorisée du véhicule (MMA), et un coefficient de masse (y).

Un critère spécifique lié à la masse du véhicule est introduit dans la formule. Le critère retenu est la masse maximale autorisée (MMA). La MMA est la masse totale maximale invariable du véhicule déterminée d'après les résistances des organes du châssis. Elle correspond au poids du véhicule avec le carburant, le conducteur, ses passagers et le chargement. Ce paramètre est par conséquent le meilleur reflet de la masse totale du véhicule qui circule et qui peut constituer une menace pour la sécurité. De plus, l'administration fiscale ne possède pas de données complètes sur les autres paramètres de masse comme la masse en ordre de marche. La valeur du pivot y est fixée à 1.838 kg.

5. Le coefficient de carburant (C)

Le coefficient C est défini en fonction du carburant de la voiture. Le choix de ces paramètres vise à donner un signal aux utilisateurs en conformité avec la volonté des autorités politiques belges et européennes de sortir progressivement des véhicules thermiques (Commission européenne, 14/07/2021, Pacte vert pour l'Europe, interdiction des véhicules à moteurs thermiques en 2035 [1](#)).

La motorisation électrique ou à hydrogène permet de limiter fortement les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre lors de l'utilisation du véhicule. Le règlement européen (UE) 2019/631 impose aux constructeurs d'automobiles de vendre 15% de voitures à émissions nulles (électriques) ou faibles (hybrides) en 2025, et 30% en 2030.

Le coefficient de carburant établi en fonction du tableau suivant :

Carburant	Coefficient
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts inférieure ou égale à 120 kW	0,09
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts supérieure à 120 kW et inférieure ou égale à 160 kW	0,18
Electrique ou hydrogène d'une puissance du moteur exprimée en kilowatts supérieure à 160 kW	0,26
Essence	1,0
Diesel	1,0
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	1,0
Gaz naturel comprimé (CNG)	1,0
Bioéthanol	1,0
Hybride essence + gaz de pétrole liquéfié	0,8
Hybride essence + gaz naturel comprimé	0,8
Hybride essence + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride diesel + gaz de pétrole liquéfié	0,8
Hybride diesel + gaz naturel comprimé	0,8
Hybride diesel + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride gaz de pétrole liquéfié + électrique ou hydrogène	0,8
Hybride gaz naturel comprimé + électrique ou hydrogène	0,8
Autres	1,0

La différenciation selon le type de carburant est déjà développée ci-avant.

6. Réduction famille nombreuse

Le montant de la taxe de mise en circulation est réduit de 100 € pour les familles nombreuses dont le véhicule immatriculé dispose d'une masse maximale autorisée supérieure à 1.838 kg (moyenne du parc 2021) et inférieure à 2.750 kg. Cet avantage n'est donc pas accordé aux véhicules qui ont une masse maximale autorisée élevée, afin de maintenir l'effet incitatif de la taxe et d'éviter les véhicules qui sont plus dangereux pour l'ensemble des usagers.

Lorsque les enfants sont en garde partagée égalitaire, chaque parent peut bénéficier de la présente réduction. La réduction est octroyée pour un seul véhicule par ménage.

7. Dérogation pour le véhicule automobile utilisé par un résident belge et immatriculé à l'étranger

La dérogation pour le véhicule automobile utilisé par un résident belge et immatriculé à l'étranger (art. 98 §1^{er}) s'applique aussi aux voitures, véhicules mixtes et minibus, elle doit être inscrite dans l'article 97 bis.

Le litera B, C et D fixent la taxe de mise en circulation respectivement pour les motocyclettes, les aéronefs et les bateaux. Ces taxes n'ont pas été modifiées.

Le paragraphe 3 reprend les montants minimums, maximums et les réductions en fonction de l'âge du véhicule :

1° Concernant la taxe établie au paragraphe 2, A, comme c'est le cas actuellement, le montant de base pour les véhicules ayant déjà été auparavant immatriculés en Belgique ou à l'étranger est diminué sur une période de quinze ans en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation, sans que le montant dû puisse être inférieur à 61,5 euros. Lorsque la première date d'immatriculation d'un véhicule remonte à quinze ans ou plus, la TMC est fixée uniformément à 61,5 euros.

La TMC est plafonnée à 9.000 €. Cette valeur est à comparer avec la TMC dans le système actuel qui est au maximum de 7.457 € (TMC + Eco-malus). Le plafonnement vise à éviter qu'un nombre important de propriétaires de véhicules n'opte pour une solution de leasing suite à une augmentation prohibitive des montants.

Et le montant minimum de la TMC est de 50 €. Cette somme permet de couvrir les frais administratifs moyens du recouvrement de la taxe. Le paragraphe 4 reproduit l'article 98, §3.

2° Concernant la taxe établie au paragraphe 2, B, les dispositions actuelles de l'article 98, § 2, alinéas 1^{er} à 3 sont maintenues pour ce qui concerne les motocyclettes. Il est par ailleurs appliqué un nouveau plancher de taxation identique à celui des voitures, voitures mixtes et minibus par cohérence sur l'ensemble des véhicules roulants.

3° Concernant la taxe établie au paragraphe 2, C et D, les dispositions actuelles de l'article 98, § 2, alinéas 4 à 6 sont maintenues dans leur intégralité.

Le paragraphe 4 reprend intégralement l'actuel article 98, § 3.

Le paragraphe 5 permet au Gouvernement de déterminer les modalités d'application lorsque cela s'avère nécessaire.

Article 3

Cet article prévoit l'entrée en vigueur du dispositif.