



Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW)

Rue Nanon, 98 - 5000 NAMUR

081 / 390.766 - p.courbe@iew.be

<http://www.iew.be>

Fiscalité, mobilité environnement

IBFP - Débats de midi - 10 février 2015



Contenu de la présentation

- Durabilité du système de mobilité
- Fiscalité et autres outils publics
- Technologie automobile
- Taxe à l'achat
- Voitures de société
- Carburants
- Taxe au kilomètre



Le système automobile

Au 01 août 2014 : 5.555.499 voitures (1 pour 2,01 hab.)

Nombre de voitures	Ménages
0	17 %
1	55 %
2	24 %
3 ou plus	4 %

Source : BELDAM

Chaque jour, les Belges parcourent en voiture particulière un total de 229 millions de km, soit **5.720 fois le tour de la Terre**

	1971	2010	Evolution
Réseau routier (km)	94.218	155.210	+ 65 %
Voies ferrées (km)	4.232	3.374	- 20 %
Gares et points d'arrêt (nbr)	1.109	597	- 46 %

Sources: BFP, Statbel, SPF MT, SNCB, Infrabel



Non durabilité des transports

Climat : CO₂ transport = 24,5% total BE (2012) – évolution 1990-2012: + 22,7%

Accidents : 767 décédés 30 j, 67.707 blessés (2012)

Pollution de l'air : 12.800 morts/an BE (OMS, 2006) dont ~ 25% transport

Bruit - Pression sur les ressources naturelles - Déchets - Occupation du sol
- Accaparement espace public - Congestion - Dépendance énergétique -
Inégalité d'accès à la mobilité et d'exposition à ses nuisances ...

« *Transportation is unsustainable and is becoming more unsustainable.* »

(OECD, 1996)



Fiscalité environnementale

Importance des deux dimensions de la fiscalité : (1) budgétaire et (2) d'orientation des comportements

La fiscalité environnementale doit avoir pour objectif premier d'**induire des modifications comportementales (production et consommation) suffisantes pour atteindre des objectifs environnementaux prédéfinis**

=> OECD definition of environmentally-related taxes :

« any compulsory, unrequited payment to general government levied on tax-bases deemed to be of particular environmental relevance »

Si les comportements se modifient, les rentrées fiscales évoluent...

... Les outils doivent dès lors être régulièrement évalués et adaptés en fonction de l'atteinte (ou non) des objectifs budgétaires et comportementaux



Au-delà de la fiscalité

Outils des pouvoirs publics

- Planification
- Fiscalité – outils économiques
- Normalisation - réglementation
- Information - sensibilisation

⇒ Complémentarité et non concurrence des outils

⇒ Nécessité d'utiliser la fiscalité dans le cadre de politiques intégrées



Vers des transports durables

Trois grandes voies d'action :

- Avoid Réduction de la demande
- Shift Transfert modal
- Improve Amélioration des véhicules

« *The improvements [in pollution control and fuel efficiency] have mostly been more than offset by increases in the ownership, use, and power of motor vehicles.* » (OECD, 1996)

	TMC	TC	Accises	Taxe km
Moins de véhicules	XX	X	X	X
Moins de kilomètres			XXX	XXX
Meilleurs véhicules (*)	XXX	X	X	X

(*) consommation réduite, émissions réduites (CO₂ et polluants), sécurité améliorée



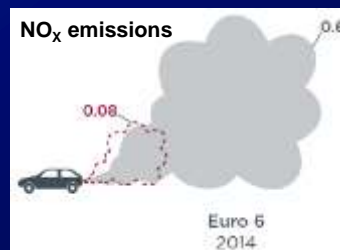
Technologie automobile

Une idée fausse qui a la vie dure : véhicule ancien = véhicule plus polluant

Un oubli récurrent : pollution associée à la fabrication et à la fin de vie

Une non fiabilité des données de pollution

- CO₂ : Réel = **1,3 x** Test (ICCT, CE Delft)
- NO_x : Réel = **7 x** Test (ICCT, ADAC)



■ On-road measured value (Carslaw, 2011) / (ICCT, 2014)
— Euro emission limit

Des évolutions technologiques qui influent sur les pollutions :

les GDI (essence) émettent **10 x** plus de particules que les diesels FAP...



Eco subsides : coûteux et inefficaces

Bonus / malus wallon (mis en place en 2008) : ineffectif :

	2007	2011	Evolution (g/km)	Evolution (%)
Bruxelles	148,2	121,3	26,9	18,2%
Flandre	150,8	126,6	24,2	16,0%
Wallonie	142,3	118,8	23,5	16,5%
Belgique	147,1	123,0	24,1	16,4%

Primes fédérales : pas d'effet durable

	2010	2011	2012	2013
Particuliers	129,8	123,0	130,3	126,4
Sociétés	139,4	134,0	125,2	121,2

Source : FEBIAC



TMC : sous-utilisée en BE

European Commission, 1995 :

« A fiscal instrument targetting the purchase decision remedies the fact that the consumer doesn't fully take into account potential future savings at the moment of vehicle purchase, and is, therefore, likely to be of low cost »

Suggestion: 45 euros per additional gCO₂/km (~ 64 € 2015)

FL : basée sur CO₂, normes Euro et carburant, tarifs réduits^(*), signal exponentiel

B, W : basée sur CV fiscaux, tarifs réduits^(*), variation par paliers

(*) Par rapport aux autres Etats européens appliquant une TMC

Nature	Rentrées 2013 (M€)
TMC	416,39
TC	1.562,53

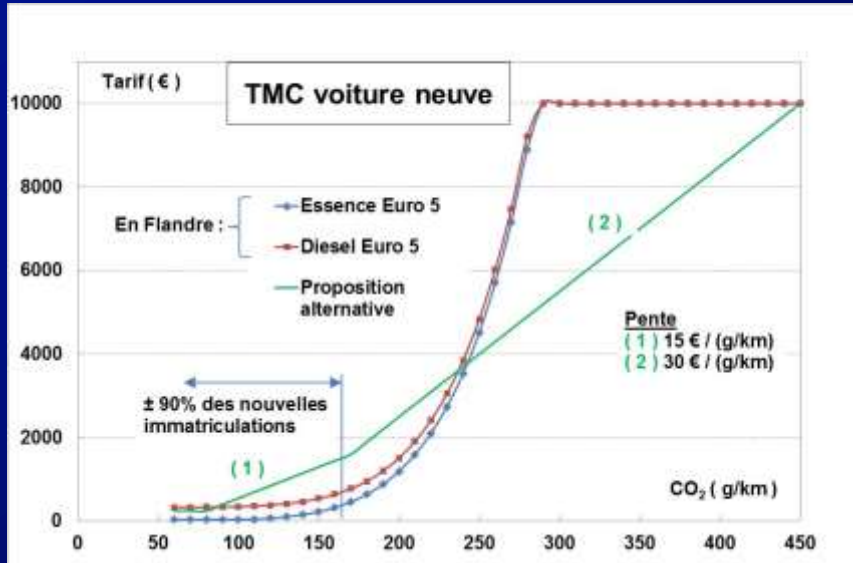
Source : FEBIAC

	TMC / TC
BE	1,2
Moyenne EU (*)	28,9

Calculs IEW, échantillon 12 voitures
(*) Sur 15 Etats appliquant TMC et TC



Vers une TMC optimisée ?



TMC : l'exemple des Pays-Bas

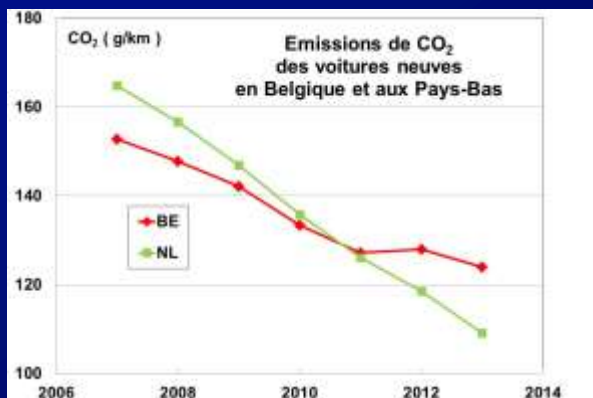
TMC basée sur :

- émissions de CO₂
- carburant

Moyenne 2011 – Calculs IEW sur échantillon de 12 voitures

(*) : sans primes fédérales

	TMC	TC
BE	413 € (*)	354 €
NL	8.071 €	1.124 €



% de voitures neuves à motorisation diesel
Sources : ICCT, Eurostat

	Diff accises	% diesel
BE	185,88 €/1000l	65%
NL	281,48 €/1000l	25%



Voitures de société

Table 26 : mode de prise en possession de la voiture

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	Belgique
Achetée neuve	51%	56%	50%	52%
Achetée d'occasion	38%	37%	40%	38%
Voiture de société	10%	5%	8%	8%
<i>Base</i>	2358	4758	1653	8769

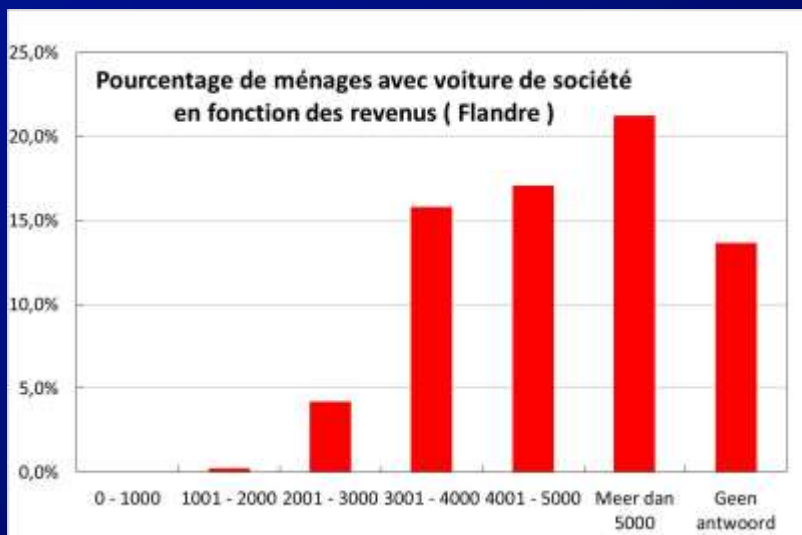
Source : BELDAM, 2012

« Sur le plan économique, octroyer un régime fiscal favorable à un avantage extra-salarial concentré dans le haut de la distribution des revenus n'est ni efficace ni équitable. »

Conseil Supérieur des Finances, 1999



Voitures de société



Source : OVG 4.5, (2012 - 2013)



Voitures de société

« Il faut aller progressivement vers la suppression du régime fiscal particulier des voitures de sociétés et aligner la taxation de l'avantage de toute nature sur celle des salaires, tant dans le chef de l'employeur que dans le chef du salarié. Le même principe s'applique aux cartes-carburant. »

CSF, 1999

Lignes de force d'une réforme :

- amener la taxation des voitures de société à un niveau comparable à celle appliquée aux salaires ;
- aligner le régime fiscal des voitures de société sur celui des voitures privées.

Exemple pour calcul ATN :

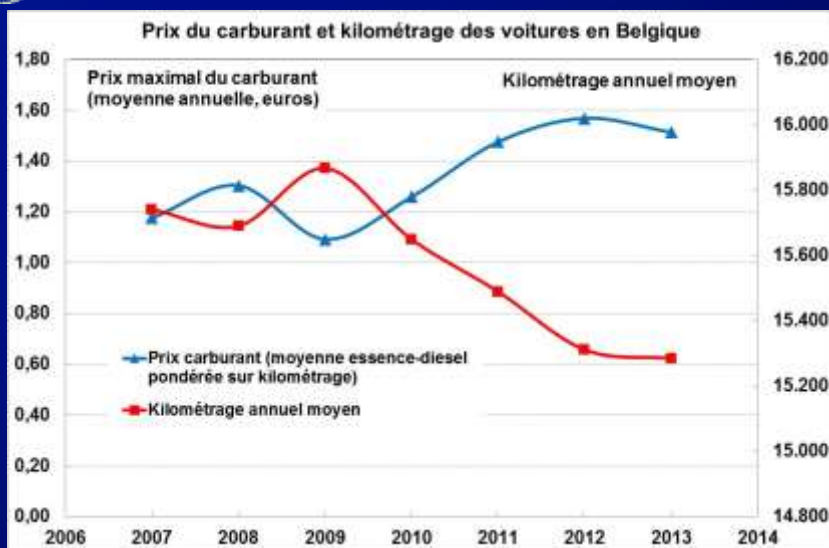
$$ATN = (\text{Nbre km privés}) \times K$$

$$K = 0,23 + (\text{prix} - 8.000) \times 6 \times 10^{-6}$$

Prix du véhicule	25.000 €	50.000 €
K (€/km)	0,332	0,482
ATN (€) pour 22.000 km/an	7.304	10.604



Prix des carburants et km roulés



Sources : SPF MT, FPB



Accises

Evolution technologique : rapprochement des filières essence – diesel (efficacité énergétique, CO₂ ET polluants locaux)

- La protection de la santé des citoyens doit constituer un objectif prioritaire des autorités publiques
- La combustion du diesel est au moins aussi polluante que celle de l'essence
- Difficulté de comparer finement les effets sanitaires => neutralité technologique
- Relever le taux d'accises sur le diesel au niveau de celui de l'essence sur 7 ans



Taxe au km parcouru (1)

Efficacité dépendant des agents

Transport de marchandises: décisions économiquement rationnelles

Transport de personnes : nombreux autres aspects dans chaînes de décision

Limites méthodologiques et éthiques

Impossibilité d'internaliser certains coûts (services écosystémiques notamment)

Acceptabilité de la monétarisation de certaines externalités (vie humaine) ?

Limite d'application du principe du pollueur-payeur

Si l'internalisation est appliqué aux transports en commun : prix du billet x 3 à 4



Taxe au km parcouru (2)

Risque de perte de maîtrise sur l'outil fiscal : quid si prix/km pas suffisant pour infléchir comportements ? (vu méthodologie imposée par UE)

Exemple du transport de marchandises :

- CH : 2,28 CHFct/t.km -> 0,87 €ct/km (Euro 5, 40t)
=> Effets marqués : limitation trafic , renouvellement flotte (ARE, CH)
- AT – CZ – DE – PL – SK : 0,07 à 0,18 €ct/km (Euro 5, 40 t)
=> Effets limités : facteurs de charge, gestion itinéraires (CTS, T&E)

Risque d'effet pervers

Les trajets à plus forte utilité sociale et économique sont majoritairement plus contraints (heures de pointe), donc plus chers



Trois dossiers IEW

