

Étude FEBIAC-PwC

Une fiscalité intelligente
pour une meilleure mobilité

*Management
Summary*



Programme

A. Introduction par Thierry van Kan, Président Febiac

B. Présentation de l'étude par Frank Dierckx,
Partner PwC Tax and Legal Services

1. Vision de la mobilité et de la fiscalité

2. Mesures concrètes

3. Conclusion

C. Remarques de clôture par Luc Bontemps, CEO Febiac

D. Questions ?

A. Introduction

Thierry van Kan
Président Febiac

1. Contexte et défis en rapport avec la mobilité :

- 2012 : le **Bureau du Plan** prévoit +20% du transport de personnes, +68% du transport de marchandises d'ici 2030
- *Printemps 2013* : l'**OCDE** estime les coût de congestion à **1-2% du PIB** et plaide pour une 'tarification de la congestion'
- *Eté 2013* : Bruxelles et Anvers sont proclamées villes **championnes des embouteillages** (Inrix)
- *Automne 2013* : 1 accident crée le **chaos** sur tout le réseau routier dans et autour de Bruxelles ou Anvers

→ *Les embouteillages = le pire ennemi de la voiture*

2. Contexte et objectif de l'étude :

- 2007 : **Vision** de Febiac de la fiscalité automobile = 'possesseur -> pollueur -> utilisateur payeur'
- *Printemps 2013* : **Principes** Febiac d'une fiscalité intelligente = points de départ d'une meilleure mobilité
- *Automne 2013* : **Ensemble de mesures** cohérentes avec calcul d'impact et analyse coûts/bénéfices
- *Juin 2014* : Contribution au contenu des programmes électoraux et des accords de gouvernement

B. Présentation de l'étude

Frank Dierckx

Partner PwC

Tax and Legal Services

Mobilité 2020 – Rêve ou réalité ?

Congestion

Diminution des embouteillages quotidiens de

28 km *minimum*

3 jours *de moins
par an dans les files*

Environnement

Diminution des émissions de CO₂ de

1.371.000 tonnes *ou*

verdissement du parc automobile de 9%

Coûts

2020

Les coûts pour la société baissent globalement de 12%

ou 0,7 milliards EUR

Vision de la mobilité et de la fiscalité

1

Contexte et vision de la mobilité et de la fiscalité

Une demande croissante de mobilité à politique inchangée implique une augmentation des coûts pour la société.

Défis :

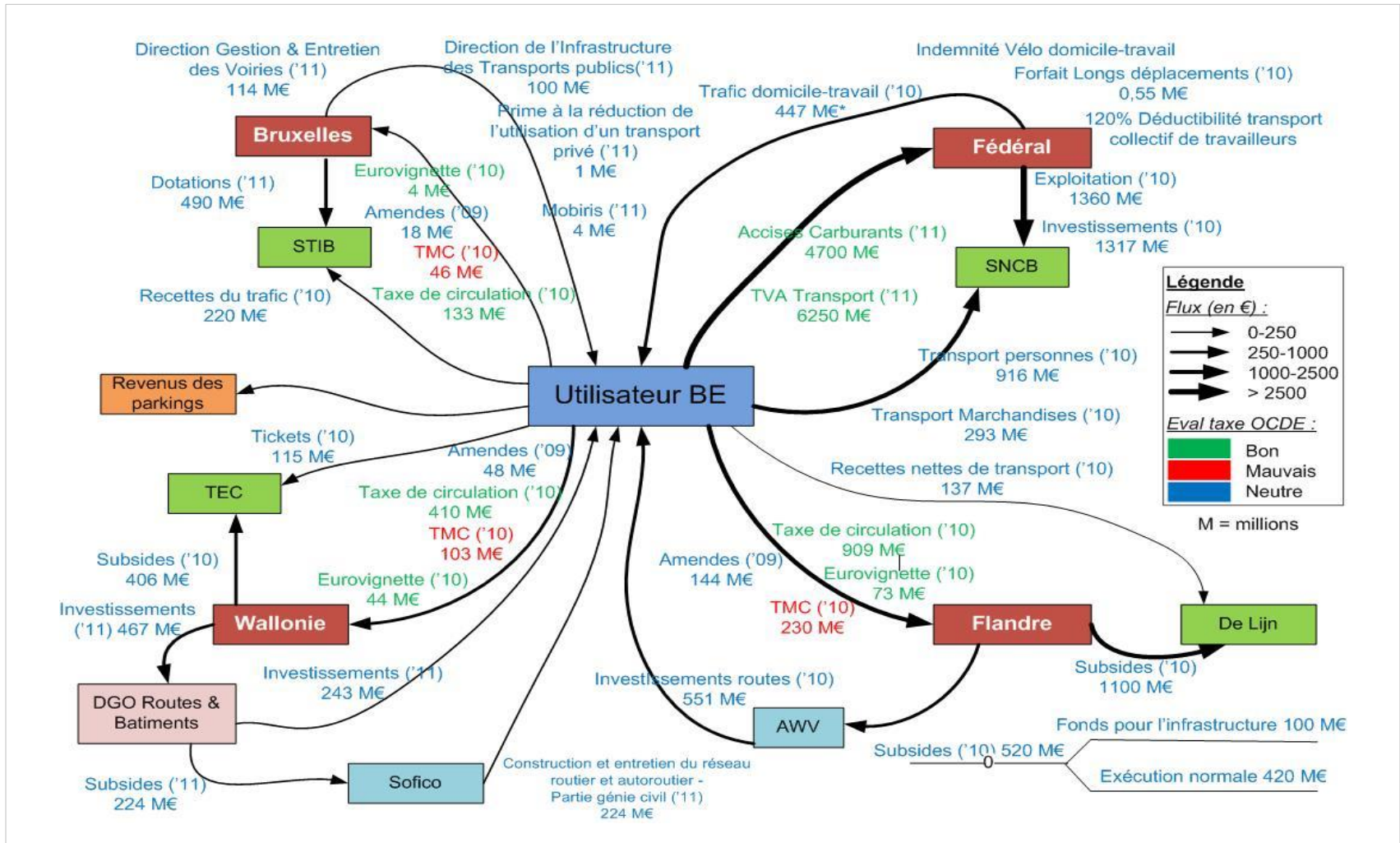
- *Accessibilité* – capacité des réseaux de transport saturée : croissance non-linéaire de la congestion
- *Espace* – difficultés accrues pour créer de la capacité supplémentaire
- *Environnement* – qualité de l'air, climat et énergie, sécurité
- *Social* – accès à la mobilité

Afin de générer un maximum d'effet et d'acceptabilité, les **solutions** doivent :

- *Favoriser une circulation plus fluide* et réduire la congestion
- Promouvoir des technologies et des déplacements *plus économiques et plus propres*
- Rester socialement acceptables et abordables tant du point de vue de l'utilisateur que des autorités

➔ *Agir sur les comportements via la **fiscalité de la mobilité***

Aperçu des flux financiers en matière de mobilité



Fiscalité de la mobilité aujourd'hui

- 1. 12 milliards EUR de revenus** issus de la fiscalité de la mobilité (2010)
 - Plus de la moitié des impôts liés à la circulation sont des taxes à la **possession**
 - Peu ou pas d'influence sur le comportement de mobilité
 - 2. 6 milliards EUR de dépenses pour la mobilité**
 - **5 milliards EUR** pour les transports en commun, qui assurent **10%** de la mobilité
 - **1 milliard EUR** pour le réseau routier, assurant **90%** de la mobilité
 - 3. 6 milliards EUR ou 50%** ne sont pas réinvestis dans la mobilité
 4. BAU en 2020 : les coûts pour la société grimpent jusqu'à **6 milliards EUR**
 - Coûts liés à la congestion, qualité de l'air, pollution sonore
- *Réforme de la fiscalité de la mobilité budgétairement neutre : 'Tax Shifting'*

Fiscalité de la mobilité demain

Mettre en oeuvre trois 'Tax Shifts' avec la même enveloppe fiscale :

→ **'Tax Shift 1'** : *Glissement de la possession vers l'utilisation intelligente*

- Rendre la possession d'un véhicule plus accessible et rationaliser le comportement de mobilité
- Encourager le(s) moyen(s) de transport adéquat(s) aux bons moments et aux bons endroits

→ **'Tax Shift 2'** : *Remplacement (partiel) des taxes par des redevances affectées*

- Pas d'acceptabilité si les recettes ne profitent pas aux usagers
- Les usagers ont droit à un réseau routier performant et en bon état et à une offre étendue de transports individuels et collectifs

→ **'Tax Shift 3'** : *Réorientation des dépenses pour la mobilité*

- Optimiser le réseau routier et développer une **infrastructure co-modale** (P&R, systèmes de transport partagé,...)
- Subsidier la demande de transport, plutôt que l'offre => stimuler la **multimodalité**
- Octroyer des avantages de mobilité à ceux qui en ont besoin (focus sur les bas revenus)

Mesures concrètes

2

‘Mobility 6-pack’ : un ensemble de 6 mesures concrètes et leur interaction avec les ‘Tax Shifts’

		Tax Shift 1 Taxer l'utilisation, pas la possession	Tax Shift 2 Affecter le produit de la taxation (partiellement)	Tax Shift 3 Soutenir la co-modalité
0.	Redevance kilométrique pour poids lourds (en vigueur à partir de 2016)*	✓	✓	
1.	Redevances kilométrique pour véhicules légers	✓	✓	
2.	Politique de stationnement	✓		✓
3.	Deux-roues fiscaux	✓		✓
4.	Budget mobilité			✓
5.	Mobilité virtuelle			✓
6.	Clean vehicle technology	✓		

* Notre étude part du principe que la redevance kilométrique prévue pour les poids lourds entrera en vigueur en 2016 et pourra, après la mise au point du système, être facilement étendue aux véhicules légers.

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Principes

- **Simplifier** la fiscalité de la mobilité
 - Abolir la TMC, la TCA et le surplus d'accises
- **Utilisateur payeur**
 - Payer par kilomètre parcouru et sur le réseau routier entier
 - La possession d'un véhicule devient meilleure marché, son utilisation plus sensible au prix
- **Influençant le comportement**
 - Tarifs variables en fonction de l'heure, de l'endroit et des caractéristiques environnementales du véhicule
- Globalement **budgétairement neutre**
 - Pour autant que les usagers adaptent (partiellement) leur comportement

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Réalisation technique

- Tarif de base : **0,037 EUR/km**
 - Ce tarif compense les revenus **TMC, TCA et surplus d'accises**
 - 3,1 milliards EUR de revenus sont ainsi transposés
 - Valable sur toutes les routes et dans des zones sans congestion structurelle
 - **Correction environnementale** sur le tarif de base
 - Différencier le tarif au taux du coût environnemental marginal (0,03 EUR/km)
-
- Tarif de pointe : **0,087 EUR/km**
 - Augmenter le tarif de base à concurrence du coût marginal de congestion (0,05 EUR/km)
 - 1,3 milliards EUR de revenus supplémentaires issus du tarif de pointe
 - Uniquement valable **pendant les heures de pointe** et dans les zones **avec congestion structurelle**
 - **Compensation sociale** sur le tarif de pointe

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Correction environnementale sur le tarif de base à concurrence du coût environnemental marginal (0,03 EUR/km)

Bonus/malus sur le tarif de base en fonction des normes Euro et des émissions de CO₂ du véhicule :

Âge du véhicule	Norme Euro	Correction sur le tarif de base (€)
Plus vieux que 8 ans	0	+ 0,0075
	1	
	2	
	3	
4 à 8 ans	4	0,0000
Plus jeune que 4 ans	5	- 0,0075
	6	

Classe CO ₂ (g/km) (consommation normalisée)	Correction sur le tarif de base (€)
<= 30	- 0,0075
31 - 50	- 0,0060
51 - 70	- 0,0045
71 - 90	- 0,0030
91 - 110	- 0,0015
111 - 130	0,0000
131 - 150	+ 0,0015
151 - 170	+ 0,0030
171 - 190	+ 0,0045
191 - 210	+ 0,0060
> 211	+ 0,0075

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Compensation sociale : tarifs de pointe réduits

Principe :

- Tarifs de pointe réduits pour une part substantielle des ménages
- Compensation sociale en fonction des **revenus du ménage**, pas du type de véhicule

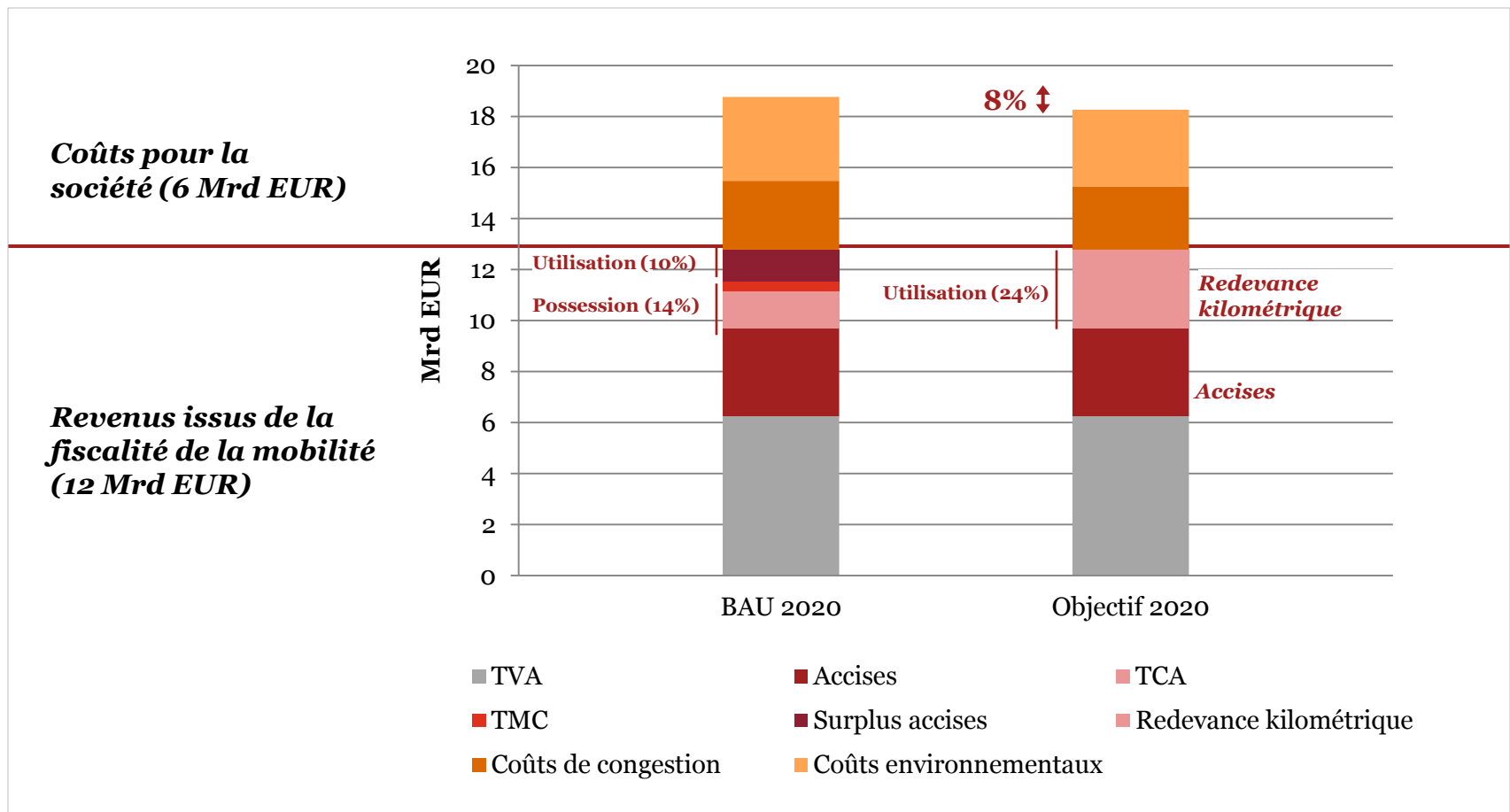
Réalisation technique :

- Tarifs de pointe réduits **aux heures de pointe** et dans des zones **avec congestion structurelle**
- Pas de correction sociale sur le tarif de base
- Tarifs de pointe réduits en fonction des revenus du ménage T-1 et du n° de plaque¹
- Dans notre proposition :
 - **80% des ménages** ont droit à des tarifs réduits
 - **Plus de 700 millions EUR** y sont affectés, **soit plus de 50%** des revenus supplémentaires générés par l'application du tarif de pointe

¹ *Ne s'applique pas aux voitures de société, sauf si le coût de la redevance kilométrique est intégralement répercuté sur le travailleur. Dans ce cas, une attestation de l'employeur doit être jointe à la demande de tarif réduit*

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Effets de la mesure en 2020



A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Simulation du coût pour une voiture essence et diesel typiques

En quelques chiffres

Petite voiture essence Euro 4

- Coût neutre (break-even) à **13.000 km** au tarif de base (2.090 EUR par an)
- Corrections environnementales pour les voitures Euro 3 et Euro 5 : resp. +102 EUR (+5%) -93 EUR (-4%)
- 10.000 km en heures de pointe = surcoût de 573 EUR (+19%) par an
- Pour les revenus moyens et bas, le surcoût se limite à resp. 373 EUR (+12%) et 173 EUR (+6%)

Voiture moyenne diesel Euro 5

- Coût neutre (break-even) à **20.000 km** au tarif de base (1.980 EUR par an)
- Correction environnementale pour CO₂ = -41 EUR (-4%)
- Correction environnementale pour Euro 4 = +156 EUR (+8%)
- 10.000 km en heures de pointe = surcoût de 692 EUR (+29%) par an
- Pour les revenus moyens et bas, le surcoût se limite à resp. 492 EUR (+21%) et 292 EUR (+12%)

Différents exemples détaillés sont disponibles dans l'étude

Description des autres 5 mesures

1	Politique de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Affecter une partie des recettes du stationnement en ville à la construction de P&R peu coûteux/gratuits en périphérie
2	Deux-roues fiscaux	<ul style="list-style-type: none"> • Exonérer les deux-roues de la redevance kilométrique et maintenir, à tout le moins, leurs avantages fiscaux • Aligner les règles sociales appliquées aux deux-roues (électriques) sur les règles fiscales • Évaluer de manière forfaitaire l'avantage de toute nature (ATN) des motos de société, comme pour les voitures de société
3	Budget mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Élargir le choix de moyens de transport pour les bas revenus et accorder un budget mobilité offert par l'Etat • Élargir le choix de moyens de transport pour les employés et accorder un budget mobilité offert par l'employeur sur lequel aucune contribution fiscale ou sociale n'est due
4	Mobilité virtuelle	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre le télétravail plus attrayant pour les employeurs par une réduction des cotisations patronales ONSS de 0,35 EUR/h (à concurrence du taux marginal de congestion)
5	Clean vehicle technology	<ul style="list-style-type: none"> • Accorder aux organisations et personnes des incitants (supplémentaires) pour véhicules propres en compensation du surcoût

Conclusion

3

Fiscalité de la mobilité et ensemble de mesures

Conclusion générale :

La mise en œuvre des **3 'Tax Shifts'** et du '**Mobility 6-pack**' offrent des perspectives en matière de mobilité abordable, de réduction de la congestion et d'amélioration de la qualité de l'air :

- Les **1,3 milliard d'euros** de recettes supplémentaires seront **réinvestis intégralement** dans un choix de transport plus élargi, dans des alternatives de mobilité et dans des compensations sociales
 - ➔ *Neutralité budgétaire globale moyennant une adaptation des comportements de mobilité*
- **720 millions d'euros** de réduction des coûts environnementaux et de congestion pour la société
 - ➔ *Meilleure accessibilité et amélioration de la qualité de l'air*
= plus de prospérité et de bien-être

C. Remarques de clôture

Luc Bontemps
CEO Febiac

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Facteurs de succès critiques et conditions essentielles lors de l'introduction

Un **'fair deal'** entre les pouvoirs publics et l'utilisateur de la route est essentiel :

- La redevance kilométrique **remplace** les taxes existantes, elle ne vient pas en surplus.
- Qui roule moins, plus propre et plus économique et/ou en dehors des heures de pointe, paie moins qu'aujourd'hui. Qui roule plus, moins propre et plus gourmand, paie plus.
- La protection de la **vie privée** doit être garantie au maximum.
- La taxation à l'utilisation doit bénéficier à l'utilisateur => **affectation**.
- Communiquer de manière claire et transparente sur l'**utilisation** des moyens et sur les résultats :
 1. Entretien et optimiser le **réseau routier** :
Établir des KPI's au niveau capacité, fluidité, qualité, sécurité, ...
 2. Prévoir de véritables **alternatives**, respectueuses de l'environnement et encourager la **co-modalité** : P&R, budgets mobilité, télétravail, incitants pour véhicules et technologies propres.

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Etapes vers une simplification progressive de la fiscalité de la mobilité

- Etape 1 :** La redevance kilométrique remplace les deux taxes de circulation existantes (TMC, TCA) et le surplus d'accises
- Etape 2 :** Incorporer les avantages de toute nature & cotisation CO₂ (voitures de société)
- Etape 3 :** 'OBU' dans la voiture enregistre les km professionnels et privés (anonymisés)
- ➔ *'split bill'* :
 - km professionnels réels : coût intégralement déductible pour l'employeur
 - km privés réels : facturation à l'employé (plus d'ATN)
- Etape 4 :** Suppression progressive des accises sur les carburants et intégration dans le tarif au km
- ➔ *effet d'entraînement maximal* = **véritable redevance kilométrique intelligente** (dépend de l'UE)

Questions ?

Mobilité 2020 – Rêve ou réalité ?

Congestion

Diminution des embouteillages quotidiens de

28 km *minimum*

3 jours *de moins
par an dans les files*

Environnement

Diminution des émissions de CO₂ de

1.371.000 tonnes *ou*

verdissement du parc automobile de 9%

Coûts

2020

Les coûts pour la société baissent globalement de 12%

ou 0,7 milliards EUR

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Simulation des coûts pour une voiture essence typique

Petite voiture essence, 6 ans (8CV, 8l/100km, Euro4) et coûts variables annuels				
1. Effet du nombre des km parcourus	Coût actuel	Coût avec red. km	Différence	
Point de référence : 13.000 km	€2.087	€2.092	+ €5	0%
6.000 km	€1.089	€965	- €124	- 11%
20.000 km	€3.085	€3.218	+ €133	+ 4%
2. Effet de la correction environnementale sur le tarif de base			Différence	
Point de référence : 13.000 km	€2.087	€2.092	+ €5	0%
Voiture 2 ans (Euro5)	€2.087	€1.994	- €93	- 4%
Voiture 10 ans (Euro3)	€2.087	€ 2.189	+ €102	+ 5%
Consommation 4l/100km	€1.160	€1.130	- €30	- 3%
3. Effet du tarif de pointe			Différence	
Point de référence : 20.000 km	€3.085	€3.218	+ €133	+ 4%
Dont 5.000 km @ tarif de pointe	€3.085	€3.438	+ €353	+ 11%
Dont 10.000 km @ tarif de pointe	€3.085	€3.658	+ €573	+ 19%
4. Effet de la compensation sociale sur le tarif de pointe			Différence	
Point de référence : 20.000 km dont 10.000 km @ tarif de pointe	€3.085	€3.658	+ €573	+ 19%
Revenu moyen	€3.085	€3.458	+ €373	+ 12%
Bas revenu	€3.085	€ 3.258	+ €173	+ 6%

A. Redevance kilométrique pour véhicules légers

Simulation des coûts pour une voiture diesel typique

Voiture diesel moyenne, 2 ans (11CV, 5l/100km, Euro5) et coûts variables annuels				
1. Effet du nombre de km parcourus	Coût actuel	Coût avec red. km	Différence	
Point de référence : 20.000 km	€ 1.975	€ 1.981	+ € 6	+ 0%
15.000 km	€ 1.605	€ 1.486	- € 119	- 7%
30.000 km	€ 2.714	€ 3.251	+ € 537	+ 20%
2. Effet de la correction environnementale sur le tarif de base			Différence	
Point de référence : 20.000 km	€ 1.975	€ 1.981	+ € 6	0%
Voiture 6 ans(Euro4)	€ 1.975	€ 2.131	+ € 156	+ 8%
Voiture 10 ans (Euro3)	€ 1.975	€ 2.281	+ € 306	+ 16%
Consommation 8l/100km	€ 2.862	€ 2.917	+ € 55	+ 2%
3. Effet du tarif de pointe			Différence	
Point de référence : 25.000 km	€ 2.344	€ 2.476	+ € 132	+ 6%
Dont 5.000 km @ tarif de pointe	€ 2.344	€ 2.756	+ € 412	+ 18%
Dont 10.000 km @ tarif de pointe	€ 2.344	€ 3.036	+ € 692	+ 29%
4. Effet de la compensation sociale sur le tarif de pointe			Différence	
Point de référence : 25.000 km dont 10.000 @ tarif de pointe	€ 2.344	€ 3.036	+ € 692	+ 29%
Revenu moyen	€ 2.344	€ 2.836	+ € 492	+ 21%
Bas revenu	€ 2.344	€ 2.636	+ € 292	+ 12%