

Fiscalité

Au 1er janvier 2005, 17,1% du parc des voitures circulant en Belgique, ne répondait pas aux normes d'émissions les moins sévères, à savoir EURO 1, obligatoires pour les voitures neuves depuis le 1er janvier 1993. Ces voitures occasionnent une part très importante de la pollution atmosphérique.

La succession des normes permet une politique proactive idéale pour promouvoir de manière permanente le rajeunissement du parc automobile en modulant la taxation en "additionnel environnement" ou en "prime environnement".

Productivité fiscale des voitures en 2004

Pour 2004, on estime à 11,56 milliards d'euros le montant brut des recettes fiscales résultant de la vente, de l'utilisation et de l'entretien des voitures. Une augmentation de 7,1% par rapport à 2003 !

Incitants CO₂

Pour l'acquisition d'une voiture neuve émettant moins de 105 grammes de CO₂ par kilomètre, une réduction d'impôt équivalente à 15% du prix d'achat est accordée, sans que le montant de cette réduction d'impôt ne puisse dépasser € 4.080.

Et pour l'acquisition d'un véhicule émettant entre 105 et 115 grammes de CO₂ par kilomètre, une réduction d'impôt équivalente à 3% du prix d'achat est accordée, sans que le montant de cette réduction d'impôt ne puisse dépasser € 760. Cette mesure est entrée en vigueur le 1er janvier 2005.

L'introduction de cette mesure a suscité divers commentaires et questions de la part de FEBIAC:

- L'avantage financier de ces mesures ne sera perceptible qu'en 2007. Il reste donc à savoir s'il y aura réellement un effet tangible? Le nombre de voitures concernées devrait s'élever à 18.000 en 2005, soit à peine 3,8% des immatriculations de voitures.
- Les limites proposées n'ont aucun lien avec la politique européenne en matière de CO₂. Il est dès lors peu probable que les constructeurs harmonisent leurs modèles aux mesures financières belges.
- Seuls les particuliers pourront bénéficier de cette réduction fiscale, tandis qu'en 2003, 46,2 % des nouveaux véhicules ont été immatriculés au nom d'une société.

- Cette mesure n'incite pas vraiment le propriétaire d'un véhicule "polluant" à l'échanger contre un véhicule "propre".
- La notion de "véhicules propres" est restreinte à celui de "véhicules économiques" et on ne tient pas compte des autres émissions polluantes.

Comment peut-on imaginer, compte tenu de toutes ces limitations, un impact positif sur l'environnement ?

Voitures de société

A partir du 1er janvier 2005, une cotisation de solidarité est due par l'employeur qui met à la disposition de son travailleur, de manière directe ou indirecte, un véhicule (voiture ou véhicule utilitaire de moins de 3,5t.) destiné à un usage autre que strictement professionnel et ce, indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement et/ou l'utilisation de ce véhicule.

Cette cotisation est basée sur les émissions de CO₂ selon la formule suivante (en €/an):

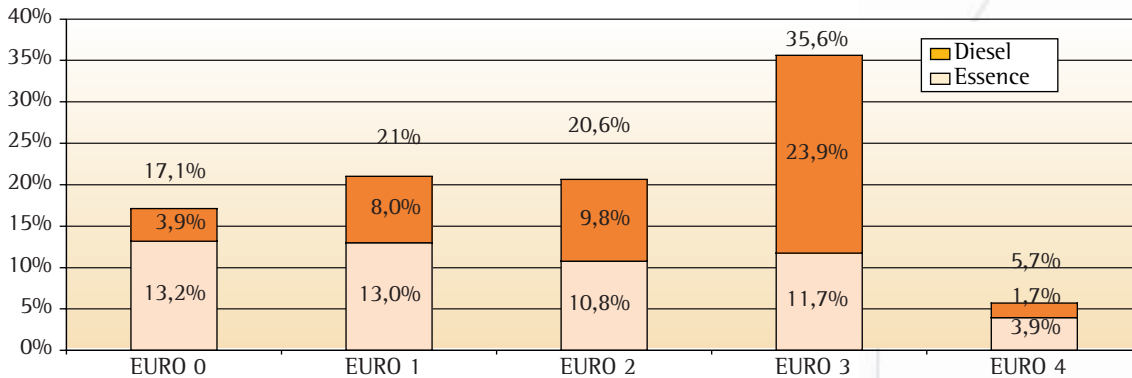
- Essence (CO₂ en g/km x 9)-768
- Diesel (CO₂ en g/km x 9)-600
- LPG (CO₂ en g/km x 9)-990

avec un minimum de € 250, et pas de maximum. Cette mesure devrait rapporter 225,8 millions d'euros à l'Etat. Il va de soi que FEBIAC s'est opposée à cette mesure qui vient une fois de plus alourdir la charge pesant sur l'automobile dans notre pays. La conséquence à craindre étant un "downsizing" du parc automobile avec un chiffre d'affaires moindre pour les entreprises automobiles, les sociétés de leasing, etc., avec un effet néfaste sur notre situation économique.

La voiture reste la vache à lait de l'Etat. Avec des recettes qui dépassent les 11,5 milliards d'euros, la pression fiscale qui s'exerce sur la mobilité et la circulation et d'année en année plus lourde. Ceci n'est pas sans conséquences pour notre économie et notre bien-être. En outre, les incitants fiscaux semblent être des faux-fuyants, sans même d'effet positif mesurable sur l'environnement. ■

"17% du parc des voitures ne répondent même pas à la norme Euro-1"

• Répartition du parc des voitures au 1/1/2005



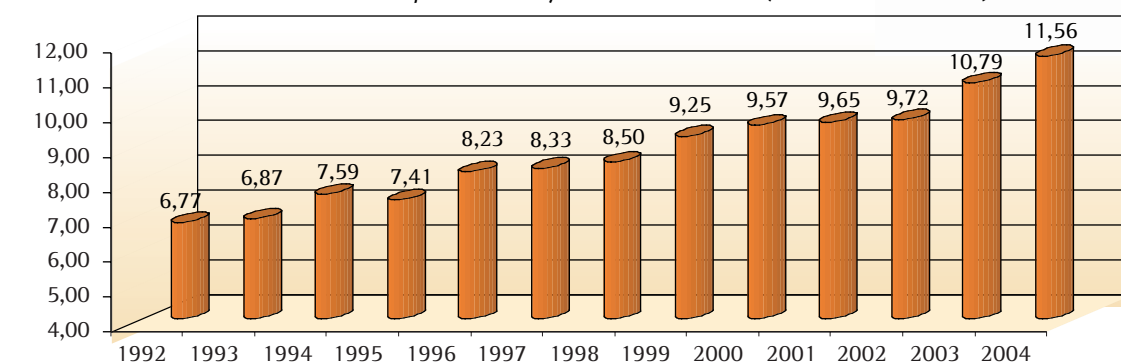
Source: FEBIAC

• Productivité fiscale des voitures en 2004

	Recettes en EURO	%
Accises sur les carburants	3.876.487.604	33,5%
TVA sur a. carburants	1.564.413.370	13,5%
b. ventes de voitures		
- neuves	1.187.428.449	10,3%
- occasions	75.948.338	0,7%
c. entretien et réparations	1.361.430.000	11,8%
d. commerce d'équipement automobile	840.630.000	7,3%
Taxes sur les primes d'assurance	173.650.250	1,5%
Redevances obligatoires sur les primes d'assurance	333.220.750	2,9%
Taxes de circulation	1.170.255.000	10,1%
Prélèvement compensatoire d'accises	263.000.000	2,3%
Taxe autoradio	21.721.200	0,2%
Taxe d'immatriculation	35.677.745	0,3%
Droits de douane	93.177.587	0,8%
Amendes pour infractions de roulage	260.000.000	2,2%
Contrôle technique	13.390.412	0,1%
Permis de conduire	6.849.448	0,1%
TMC	280.829.000	2,4%
DIVERS	2.282.150	0,0%
TOTAL	11.560.391.305	100%

Sources: diverses

• Evolution de la productivité fiscale des voitures (en milliards d'euros)



Source: diverses

”L'automobile : plus de 11,5 milliards de recettes fiscales”