

**Question orale de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Ministre de la Mobilité, concernant
les conséquences de la réforme de la fiscalité
automobile dans l'achat de véhicules électriques**

Le Gouvernement a analysé jeudi dernier en première lecture le projet de décret visant à modifier les taxes de circulation et de mise en circulation.

La déclaration de politique régionale est claire vu qu'elle doit rester à fiscalité globale inchangée et favoriser les véhicules légers, moins puissants et moins polluants.

Actuellement, les véhicules électriques bénéficient d'un régime fiscal avantageux puisque c'est actuellement le montant minimum qui s'applique tant pour la Taxe de circulation que la taxe de mise en circulation.

Néanmoins, le projet de réforme semble ne plus donner un tel avantage pour la plupart des véhicules électriques. Malgré un coefficient avantageux de 0,2 grâce à sa motorisation, le montant de la taxation sera bien plus élevé car ce type de moteur nécessite une puissance plus élevée. En outre, le poids des batteries a pour conséquence que la masse maximale autorisée supérieure à deux tonnes pour la plupart des modèles. Ce qui est également un facteur désavantageux.

Toutefois, afin de compenser cette augmentation, il est prévu de ramener la TMC à zéro et la TC à 50 euros pour 2024 et la réduire la TMC moitié pour 2025. Une telle mesure poussera certainement à acquérir ce type de véhicules mais mettre à mal l'objectif de neutralité budgétaire.

Confirmez-vous ces mesures ? Dans le cas contraire, quelle vision avez-vous proposée pour les véhicules électriques ?

Il est question d'implémenter cette réforme dès 2023. Or, les mécanismes de compensation pour les véhicules électriques s'appliqueront seulement que pour 2024 et 2025. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous souhaitez l'exonération de la TMC pour les véhicules électriques pour 2024 et non pour 2023 ?

Je compléterai aussi, Monsieur le Ministre, que d'après les différentes informations que nous avons, les modèles plus puissants, plus lourds et plus polluants seraient ainsi plus pénalisés par cette nouvelle réforme qui devrait voir le jour au 1er janvier 2023.

Monsieur le Ministre, dans votre objectif d'assainir le parc automobile, même si la stratégie régionale de la mobilité vise à nous diriger vers une mobilité multimodale, nous devons veiller à ce que cette offre ne soit pas trop réduite. D'une part, les familles nombreuses qui ont besoin d'un véhicule spacieux vont être fortement touchées par ces deux formules. D'autre part, l'explosion de la TMC et la taxe de circulation pour les véhicules haut de gamme vont augmenter l'intérêt pour le *leasing*, sauf pour les

modèles hybrides. Ce recours mettrait en grande difficulté l'objectif de la neutralité budgétaire souhaitée, car aucune société de *leasing* n'est

installée en Région wallonne. En outre, un de vos objectifs était également de simplifier la compréhension de cette taxe par le citoyen, ce qui semble ne pas être réellement le cas compte tenu des nouvelles données qui se sont ajoutées au calcul. Après analyse du texte en première lecture lors du conseil des ministres, quelle variable avez-vous proposée ? Avez-vous retravaillé certains aspects de la réforme ? Le SPW Fiscalité devrait intégrer de nouvelles données, ce qui prendrait du temps. Confirmez-vous la mise en œuvre au 1er janvier 2023 ? Il est clair, Monsieur le Ministre, que nous avons pas mal de questions venant du citoyen lambda, voire de PME, et je pense qu'il est légitime de pouvoir y répondre et d'être assez transparents.

La réponse du Ministre :

La réforme de la fiscalité automobile est bien discutée actuellement au sein du Gouvernement.

S'agissant d'une réforme d'envergure, qui touchera à terme l'ensemble des citoyens, et dont les recettes participent de façon non négligeable au budget régional, il ne me semble pas anormal que quelques semaines soient nécessaires pour arriver à la conclusion d'un accord dans ce domaine.

Pour être précis, il n'y a pas eu de note d'orientation déposée en décembre dernier, ni donc d'échec de cette note, et les discussions actuelles portent sur la première lecture des textes.

Mon cabinet travaille sur cette réforme depuis de nombreux mois, en s'appuyant sur des travaux universitaires. Un module de calcul a été développé afin de définir le respect de la trajectoire budgétaire en essayant, au mieux, d'anticiper l'impact d'une électrification du parc sur les recettes. Le module a été construit sur base des réflexions et échanges qui ont eu lieu devant cette assemblée fin 2018.

Ces discussions, menées notamment avec le cabinet du ministre en charge de la Fiscalité, ont débouché sur la proposition de texte qui est en discussion.

Comme prévu dans la DPR, le projet de réforme développe une approche qui permet, à fiscalité globale inchangée, de conscientiser nos concitoyens quant à l'impact de leur choix de véhicule.

Je rappelle que l'objectif de la réforme n'est pas de punir des choix, mais bien de conscientiser à ces choix. Il ne s'agit pas d'interdire la possession véhicules, mais d'orienter vers des choix plus raisonnables. En effet, la plupart des constructeurs proposent une gamme suffisamment large et des motorisations qui permettront à chacun de s'y retrouver.

En ce qui concerne les véhicules électriques, l'évolution du parc, l'apparition de nouveaux modèles et de nouvelles technologies doivent en effet être bien évaluées. On sait déjà, par exemple, que ces dernières années, à performances égales, les voitures électriques se sont allégées.

Les réglementations européennes et les obligations faites aux constructeurs avec une balise annoncée de 2035 pour la fin de la commercialisation de véhicules thermiques doivent aussi être prises en compte. Avec l'introduction d'une norme Euro 07, le règlement relatif aux émissions, ce sont autant de normes que l'Europe propose pour accélérer le changement.

Au travers de ma proposition, je veux maintenir une trajectoire de transition cohérente par rapport à ces normes. Non seulement vis-à-vis de l'accord de gouvernement, mais également vis-à-vis de nos enjeux à plus long terme. Il va de soi que cette trajectoire

permettra de réduire les émissions du transport alors que celles-ci stagnent depuis plusieurs années.

En ce qui concerne le calendrier de mise en œuvre de la réforme, je vous concède qu'elle ne pourra pas entrer en vigueur au 1er janvier de 2023, mais plutôt courant de l'année. Nous pourrions déterminer cela avec plus de précisions lorsque le système précis pourra être évalué en termes de traduction informatique.

En ce qui concerne les détails de la réforme, comme le coefficient environnemental, la balise CO2, le poids des véhicules ou encore l'avantage pour les véhicules électriques, je viens de vous signaler que les discussions étaient toujours en cours. Je ne me prononcerai donc pas sur ceux-ci, mais je peux vous assurer que nous veillons à limiter l'impact de la réforme sur les familles nombreuses ou les publics plus fragiles.

De même, nous prenons en compte les possibles fuites de certains redevables qui verraient les taxes de circulation et les taxes de mise en circulation augmenter de façon importante vers le leasing.

La question de la neutralité budgétaire doit effectivement être établie également au niveau des additionnels communaux, qui sont liés à la taxe de circulation.