

---

# AVIS

**Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles en vue d'une diminution de la taxation à l'égard de certains véhicules à moteur**

**Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de mise en circulation en vue d'une diminution de la taxation à l'égard de certains véhicules à moteur**

---

<b>Demandeur</b>	Ministre Sven Gatz
<b>Demande reçue le</b>	22 décembre 2020
<b>Demande traitée par</b>	Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances Commission Aménagement du territoire - Mobilité Commission Environnement
<b>Avis adopté par l'Assemblée plénière du</b>	21 janvier 2021

## Préambule

Afin de lutter contre la congestion automobile, des péages urbains ont été introduits dans différentes villes au cours des dernières décennies. En Région de Bruxelles-Capitale, 54% des ménages possèdent une voiture et plus de 370.000 voitures circulent quotidiennement (175.000 véhicules bruxellois et 190.000 navetteurs). Cette densité du trafic occasionne un temps de trajet supplémentaire de 38% en moyenne. Toutefois, pendant les heures de pointe du matin et du soir, ces pourcentages s'élèvent en moyenne respectivement à 75 et 77% de temps de voyage supplémentaire. Ce temps perdu représente une perte économique de 1 à 2% du PIB belge.

Ces problèmes de congestion automobile provoquent de nombreux impacts négatifs, notamment sur la qualité de l'air, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et une augmentation des nuisances sonores. Ces effets négatifs dégradent sensiblement la qualité de vie en ville et, même si l'usage de la voiture individuelle a tendance à diminuer ces dernières années, les déplacements domicile-travail (vers une entreprise située en RBC) en voiture individuelle représentent toujours 36% du total de ces déplacements en 2017 (contre 45% en 2005).

Pour faire face à ces défis contemporains, il est important de repenser entièrement la politique de mobilité à Bruxelles afin d'assurer une transition juste visant à améliorer la qualité de vie et de travail pour tous. Ceci passe par une révision de la fiscalité automobile où dorénavant ce n'est plus la possession d'un véhicule qui est taxée mais son usage.

Dans le cadre de cette refonte de la mobilité, les régimes de taxe de mise en circulation et de taxe de circulation seront revus.

Brupartners rappelle qu'à diverses occasions, il a déjà eu l'opportunité de se prononcer sur la question de la taxation kilométrique pour les véhicules légers, notamment dans son avis sur le plan régional de mobilité Good Move ([A-2019-069-CES](#)) et son avis sur le plan régional de développement durable ([A-2017-006-CES](#)).

Brupartners a également rendu un avis sur l'avant-projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile (A-2021-004-BRUPARTNERS). Ces deux avis sont à lire en parallèle.

## Avis

### 1. Considérations générales

Le dispositif prôné par **Brupartners** reste que l'utilisation d'un véhicule plutôt que sa possession soit la base d'une taxation juste dans l'ensemble des Régions du pays. En l'absence de "tax shift" global et concerté, la politique de mobilité prend le risque de ne pas remplir ses objectifs de mobilité durable. Il risque en effet de déplacer les problèmes de trafic vers la périphérie de Bruxelles alors que les défis de mobilité transcendent les frontières des Régions.

De plus, la loi spéciale de financement, si elle a été modifiée lors de la Sixième réforme de l'Etat pour renforcer les compétences fiscales des régions, exclut spécifiquement toute concurrence fiscale déloyale et toute double imposition en son article 1ter. Pour éviter cette double imposition et la

concurrence fiscale, la loi oblige d'ailleurs la concertation : “ *En cas de demande d'un contribuable visant à éviter la double imposition, jugée fondée par une autorité, celle-ci se concerta avec les autres autorités concernées en vue de remédier à l'imposition contraire au principe évoqué à l'alinéa 1er, 2°.* Une concertation sur la politique fiscale et sur les principes visés à l'alinéa 1er est organisée annuellement au sein du Comité de concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire du 9 août 1980 de réformes institutionnelles. ” (Art.1ter Loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions).

Dans ce contexte, **Brupartners** s'interroge sur la proportionnalité dans les objectifs poursuivis de cette taxe SmartMove. La neutralisation des taxes de circulation et de mise en circulation peut-elle répondre de façon satisfaisante à cette obligation ?

## 2. Considérations particulières

### 2.1 Exemptions

**Brupartners** remarque que certaines exemptions de la nouvelle taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile ne s'alignent pas sur les exemptions de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation. A cet effet, **Brupartners** demande de conserver une cohérence dans les exemptions aux taxes afin d'éviter que des véhicules qui étaient exemptés pour des motifs raisonnables ne se retrouvent pas à payer la nouvelle taxe Smartmove. Cette cohérence est également nécessaire pour éviter que certains types de véhicule ne soit soumis à aucune taxe suite à la neutralisation de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation.

### 2.2 Véhicules de leasing

**Brupartners** note que les sociétés de crédit-bail bruxelloises se retrouveront, suite aux modifications présentes, dans la même situation que l'ensemble des redevables situés en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Les modifications pour ces taxes étant subordonnées à des accords interrégionaux, les redevables usant des véhicules proposés par ces sociétés resteront assujettis à la taxe kilométrique sans neutralisation des taxes de mise en circulation et taxe de circulation.

**Brupartners**, compte tenu de cette situation, est demandeur des résultats d'études juridiques sur la taxation des sociétés de crédit-bail et d'une clarification sur la fiscalité de véhicules de leasing afin d'en mesurer correctement l'impact socio-économique.

\*

\* \*