

12 revendications en matière de fiscalité environnementale

Septembre 2013



INTRODUCTION GÉNÉRALE

Les 5 années de crise financière et économique obligent à une réorientation de la politique socioéconomique, ainsi qu'à une réforme de la fiscalité dont la nécessité est perçue par plusieurs partis politiques. Une Commission mixte au Parlement fédéral se penchera sur ce thème au cours des prochains mois. Le verdissement de la fiscalité, qui doit faire partie intégrante de cette réforme, a pour but de réduire la pollution environnementale. De plus, il accroît les marges de manœuvre pour abaisser les charges pesant sur le travail, réaliser les investissements indispensables dans des domaines tels que l'énergie durable et la mobilité et prévoir un filet de sécurité pour les groupes plus vulnérables.

Les institutions internationales ouvrent la voie du verdissement.

Le FMI et l'OCDE plaident en faveur d'une réforme fiscale afin de déplacer les charges pesant sur le travail en Belgique vers des charges sur la pollution et la consommation. Les recommandations que ces institutions émettent à la Belgique sont partagées par la Commission européenne.

Pour sa part, l'OCDE (Economic Survey Belgium 2013) souligne que les embouteillages coûtent 2 % du PNB à notre pays en raison des heures perdues, de la pollution et de la perturbation du marché du travail. Une taxation du diesel au même niveau que l'essence amènerait 0,5 % du PNB en recettes fiscales. La transformation du système de voitures de société rapporterait elle aussi 0,5 % du PNB. De plus, selon l'OCDE, l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente pour la circulation routière, dans un premier temps à Bruxelles et Anvers, réduirait considérablement les embouteillages et la pollution atmosphérique.

La taxe environnementale, source de prospérité

Le plaidoyer des institutions internationales est soutenu par le fait qu'elles ont constaté que l'emploi peut fortement augmenter si l'on taxe moins le travail et plus la pollution. Si les taxes permettent de mieux intégrer les coûts externes liés à l'environnement et à la santé, elles sont alors sources de prospérité.

Le FMI a donc étudié l'effet que pourrait avoir un glissement drastique des charges équivalent à 3,8 % du PNB dont un verdissement de la fiscalité d'environ 1 % de PNB. Ce verdissement concerne des taxes supplémentaires sur les carburants et l'énergie. L'institution arrive à la conclusion (Country report 2012) qu'un glissement des charges pesant sur le travail vers l'immobilier, la consommation et l'énergie, pouvait générer 150 000 emplois dans notre pays.

Les taxes environnementales en Belgique figurent parmi les plus faibles d'Europe.

En Belgique, les charges sur l'énergie, le transport et la pollution s'élèvent à environ 2 % du PIB et 4 % des recettes fiscales. La situation actuelle du système fiscal belge, associée aux faibles taxes et aux nombreux incitants fiscaux et financiers préjudiciables à l'environnement, envoie un signal totalement faux aux citoyens et aux entreprises. Par conséquent, la baisse de la pression environnementale et l'amélioration de l'efficacité énergétique sont d'une lenteur exaspérante. Amener la part de taxes environnementales à la moyenne européenne, soit 6 % de l'ensemble des taxes, rapporterait pourtant 1 % du PNB en recettes supplémentaires.

Toutefois, le verdissement de la fiscalité est loin d'être acquis. Les objections les plus fréquentes portent sur la pression disproportionnée de certaines charges environnementales sur les faibles revenus ou les risques liés à la baisse possible de la compétitivité de certains secteurs industriels. La disparition progressive d'une base imposable stable liée à un changement de comportement

est un autre argument opposé. Ces objections concernent davantage les choix en matière d'architecture d'un système fiscal réformé que la volonté de réforme en tant que telle. Ainsi, une étude de l'Agence européenne pour l'environnement montre qu'il existe de nombreuses possibilités de garantir la justice sociale d'un verdissement fiscal. La part élevée et plutôt stable des taxes environnementales dans certains pays européens tels que les Pays-Bas et le Danemark au cours des 15 dernières années montre de son côté qu'il peut s'agir d'une source stable de recettes publiques.

Les fils rouges d'une réforme fiscale et d'un verdissement de la fiscalité

Pour élaborer la réforme fiscale, il est préférable d'appliquer une approche systémique. Il convient de prendre en compte tant les recettes que les dépenses et les subventions, l'interaction des différentes taxes entre elles et entre les différents niveaux administratifs, ainsi que les meilleurs moyens de générer des recettes et de les utiliser en fonction des gains de prospérité escomptés.

Il est recommandé d'utiliser (partiellement) les recettes des taxes environnementales pour diminuer les taxes comme les charges pesant sur le travail. Par souci d'efficacité, il est préférable de ne pas effectuer de compensations justifiées au niveau social en exonérant par exemple certaines consommations polluantes, mais plutôt de proposer des compensations à un autre niveau, telles que l'impôt sur les personnes physiques ou les sociétés.

Un verdissement de la fiscalité ne suffira sans doute pas à réduire significativement les charges pesant sur le travail et à dégager des moyens pour investir (par exemple) dans la transition liée à l'énergie et à l'environnement. Certes, des taxes environnementales peuvent générer une part de 1 % du PNB ou 3,6 milliards d'euros de recettes. Mais un glissement vers d'autres sources telles que l'immobilier, la consommation ou les gains en capital est également à l'ordre du jour.

Le mouvement écologiste présente des revendications concrètes pour le verdissement fiscal

Pour alimenter ce débat, le mouvement écologiste se base sur les orientations du FMI et de l'OCDE afin de présenter 12 revendications visant à réduire la pollution, garantir le financement de la transition dans le domaine de l'énergie et de la mobilité et permettre une diminution des charges pesant sur le travail. Ce document regroupe plusieurs propositions de verdissement des recettes et dépenses publiques dans les secteurs de l'énergie, de la mobilité, de l'agriculture et de l'aménagement du territoire. Sans se prétendre exhaustive, cette liste contient 12 propositions concrètes qui contribuent au verdissement indispensable de notre fiscalité et de l'économie. Celles-ci sont réalisables et peuvent être introduites rapidement, mais elles se chevauchent en partie. Elles ne doivent donc pas être appliquées en même temps.

Un premier pas vers des modèles plus durables et socialement justes

Cependant, ces propositions ne sont qu'une étape vers des modèles de production et de consommation plus durables. Elles ne marquent donc pas la fin de l'adaptation nécessaire. Le principe du « pollueur payeur » ne peut pas devenir « le payeur peut polluer » ni « celui qui ne peut pas payer, ne peut rien faire ». C'est pourquoi le mouvement écologiste accorde une grande importance à l'impact social des mesures proposées. Toutefois, cela ne veut pas dire que les compensations sociales optimales doivent impérativement toucher les taxes environnementales en tant que telle. Le caractère redistributif de la fiscalité peut également être garanti par d'autres taxes ou instruments. Dans tous les cas, une économie durable est essentielle à long terme pour

préserver la prospérité et le bien-être. À cet égard, on constate que les groupes socialement vulnérables sont généralement les plus touchés par les dommages environnementaux. Le verdissement fiscal doit donc être envisagé sous un angle social également.

Utilisation des revenus collectés

Comme indiqué dans le tableau ci-dessous, l'ensemble des mesures proposées dans ce dossier pourrait dégager jusqu'à 15,7 milliards d'euros annuellement. Pour optimiser l'effet de ces prélèvements sur le verdissement de notre société, et optimiser son impact positif sur l'emploi et l'économie, une part importante des revenus collectés doit être réinjectée dans la transformation de notre système énergétique et de notre système de transport. Comme le montre la plupart des études étudiant la mise en place d'une fiscalité environnementale, une utilisation de ces nouvelles rentrées à des pures fins d'équilibre budgétaire pourrait avoir un impact négatif sur l'économie. Ces revenus doivent donc être réinjectés dans l'économie et plus spécifiquement dans les secteurs qui offrent le plus de perspective en termes d'emploi et de développement économique.

Comme souligné notamment dans le roadmap 2050 de la Commission européenne, le développement de l'économie verte et de la transition énergétique est une des meilleures options pour l'économie européenne mais nécessitera des investissements dans les premières années principalement dans les nouvelles capacités de production renouvelable, dans les mécanismes de gestion de la demande et dans le réseau. D'autre part une injection massive d'argent public principalement sous forme de prêt et de système de tiers investisseur est urgente pour accélérer la rénovation de notre bâti. Enfin, une part des revenus peut aider à soutenir l'amélioration de l'efficacité énergétique des entreprises. A titre d'exemple, le scénario 100 % Renouvelable pour la Belgique réalisé par le BFP, VITO et l'ICEDD estime que le surcoût annuel pour le système énergétique d'une transition énergétique variera entre 1,1 et 4,6 milliard d'euros par an d'ici à 2030. Une autre part importante des revenus collectés doit être injectée dans le réseau de transport qui nécessite des investissements notamment dans le réseau ferroviaire et fluvial pour développer une alternative à la voiture individuelle et réorienter le fret vers les moyens de transport moins polluants.

Mesure	Low range (millions d'euros)	High range (millions d'euros)
Taxe climat énergie	2000	2000
Revenus de l'ETS révisé	287	550
Rente nucléaire	2000	2300
Accise sur les biocarburants	220	220
Voiture de société	3500	3500
Révision de la taxe de mise en circulation	300	300
Révision de l'accise sur le diesel	600	600
Taxe kilométrique intelligente	500	2000
Taxe sur les billets d'avions	318	318
Taxes sur les pesticides	62	62
Révision du revenu cadastral		
Total	9.787	11.850

[1] à cet égard, voir le "[Environmental tax reform in Europe: implications for income distribution](#)" de l'Agence européenne pour l'environnement

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE	2
NOTE INTRODUCTIVE ÉNERGIE ET CLIMAT	7
FICHE 1. Taxe énergie/CO ₂	8
FICHE 2. Augmentation des recettes liées à la mise aux enchères des droits d'émission en cas de réforme structurelle	9
FICHE 3. Taxe sur les centrales nucléaires	12
FICHE 4. Suppression de l'exonération fiscale pour les agrocarburants	13
NOTE INTRODUCTIVE TRANSPORT	16
FICHE 5. Voitures de société.....	17
FICHE 6. Achat d'une voiture	19
FICHE 7. Accises.....	21
FICHE 8. Taxe kilométrique intelligente, taxe d'encombrement et péage urbain.....	22
FICHE 9. Taxe sur le transport aérien.....	25
AUTRES MESURES ÉCOFISCALES	27
FICHE 10. Taxe sur les produits phytosanitaires (pesticides)	27
FICHE 11. Taxe sur le gaspillage alimentaire et les aliments à fort impact environnemental .	29
FICHE 12. Révision de la fiscalité liée au logement et bonus logement	31

NOTE INTRODUCTIVE ÉNERGIE ET CLIMAT

Pour pouvoir limiter le changement climatique à une augmentation maximale de +2 degrés Celsius, les pays industrialisés comme la Belgique devront réduire leurs émissions de 95 % d'ici 2050 et atteindre des réductions d'émissions considérables de plus de 25 % d'ici 2020. Ce basculement vers une économie bas carbone nécessite une modification structurelle du système énergétique, d'importants investissements et un changement de comportement de tous les acteurs.

Avec la crise économique, les émissions GES ont reculé en Europe au cours des dernières années. En 2012, elles se trouvaient déjà à près de 20 % sous le niveau de 1990. Les faibles objectifs du paquet climat-énergie sont donc déjà atteints. Cependant, ce recul est plus conjoncturel que structurel, comme l'a montré le bond des émissions en 2010. Pour l'Europe et la Belgique, il s'agit tout d'abord de reformuler les objectifs en les alignant sur les recommandations des organisations internationales telles que l'AIE et le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Les propositions décrites ci-dessous en ce qui concerne l'énergie et le climat ont donc un objectif double. D'une part, elles doivent aider à diminuer la pollution et les émissions de CO₂ afin d'atteindre les objectifs. D'autre part, elles doivent générer des moyens destinés à investir dans l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable et dans l'abaissement des charges pesant sur le travail. Ce faisant, une attention particulière doit être portée aux familles défavorisées, car elles ressentent davantage les prix élevés de l'énergie. De plus, des moyens doivent également être réservés à la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement. La fiscalité peut émettre un signal important en faveur de la promotion de l'efficacité énergétique et de l'énergie renouvelable, en facturant un prix de CO₂ suffisamment élevé par le biais du système communautaire d'échange de quotas d'émission (ETS) et de taxes sur les combustibles fossiles non couverts par le ETS.

Nous proposons quatre mesures concrètes qui permettront d'amorcer la transition vers une économie bas carbone :

- l'instauration d'une **taxe énergie/CO₂** doit aider à réduire la consommation énergétique et les émissions de CO₂ dans tous les secteurs non couverts par l'ETS. Une taxe carbone constitue également une alternative si l'ETS n'est pas réformé de manière structurelle ;
- revoir l'ambition climatique européenne à la hausse par le biais d'une **réforme structurelle du système ETS** est non seulement indispensable dans la lutte contre le changement climatique, mais présentera également un avantage économique et financier qui pourra être utilisé pour des investissements dans l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable ;
- Une suppression de l'exonération fiscale des agrocarburants doit nous éviter de nous enliser dans l'utilisation d'agrocarburants non durables appliqués de manière inefficace ;

FICHE 1. TAXE ÉNERGIE/CO₂

Moduler les accises sur l'énergie en fonction de considérations environnementales pourrait non seulement générer des recettes considérables – environ 2 milliards d'euros – mais également d'atteindre les objectifs du Paquet Énergie Climat à l'horizon 2020.

Contexte

En Belgique, la taxation implicite de l'énergie est actuellement faible en comparaison avec les pays voisins (Allemagne, France, Pays-Bas) et en tout cas en-dessous de la moyenne européenne. En effet, en matière de taxes sur l'énergie exprimée en pourcentage du PIB, la Belgique occupe au niveau européen la 25^{ème} place sur 27.

De plus, les taxes actuelles sur l'énergie n'intègrent aucunement les préoccupations environnementales, celles-ci n'étant par exemple pas modulées en fonction du contenu CO₂. Le Conseil Supérieur des Finances arrive à la même conclusion : « *la hiérarchie actuelle des taxes par tonne de CO₂ ne correspond pas à celle des facteurs d'émissions* ».

La Commission européenne a récemment remis un projet de révision de la directive 2003/96/CE relative à la fiscalité de l'énergie. La Commission propose que les taxes sur l'énergie soient à la fois modulées en fonction du contenu CO₂ (à concurrence de 20 euros la tonne de CO₂) et du contenu énergétique (à concurrence de 9,6 euros par GJ pour les carburants et à 0,15 euro par GJ pour les combustibles de chauffage). Cette révision nécessite toutefois l'approbation de l'ensemble des États-membres, toute décision fiscale prise au niveau européen requérant l'unanimité. Nous demandons donc à ce que la Belgique soutienne la proposition européenne (avec les améliorations nécessaires).

En 2011, les subventions pour les combustibles fossiles s'élevaient à plus de 1000 milliards de dollars dans le monde¹, soit près de 12x le soutien apporté à l'énergie renouvelable. Ces subventions préjudiciables à l'environnement doivent être supprimées de toute urgence, notamment en Europe.

Description de la mesure

Les accises actuelles sur les énergies devraient être augmentées et modulées en fonction de leur contenu CO₂, de leur contenu énergétique et d'autres critères environnementaux (SO₂, NOx, etc.). La proposition de la Commission européenne constitue en ce sens un bon pas en avant mais doit être poussée d'avantage (voir ci-dessous)

Nous proposons d'établir des taux de taxation à un niveau socialement acceptable et de les augmenter ensuite annuellement par palier. Ces taux devraient permettre d'atteindre au minimum les objectifs du GIEC, soit une réduction européenne des émissions d'au moins 30 % et une réduction de 80 à 95 % des émissions de CO₂ en 2050.

- Établir un niveau minimum

Pour la composante CO₂, le taux de taxation devrait au minimum être fixé à 55 euros la tonne de CO₂ la première année (2012) pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de 30 % d'ici 2020. La définition d'un taux minimal pour la composante énergétique doit faire l'objet d'une étude plus approfondie. Dans tous les cas, le niveau

¹ Oil Change International, Fuel Facts, 2012, p.2.

minimum proposé par la Commission européenne pour la taxe énergétique dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation de l'énergie est trop faible pour avoir un effet significatif sur la promotion de l'économie d'énergie.

- Progressivité dans le temps

Les taux devraient ensuite progresser dans le temps par palier, d'une part afin d'assurer l'efficacité de la mesure sur le long terme et d'autre part de laisser aux acteurs économiques le temps de s'adapter. Cette évolution devra néanmoins déboucher sur des taux suffisamment élevés, en mesure d'infléchir les comportements en matière de consommation d'énergie.

- Révision du taux

Les taux devraient pouvoir être revus à la hausse en cas de non-respect des objectifs visés.

Les entreprises soumises au système communautaire d'échange de quotas d'émission (ETS) devraient pouvoir être exemptées de la composante CO₂ de la taxe, pour autant que ce système soit profondément réformé en retirant le surplus de droits d'émission de la vente et en alignant le facteur de réduction sur l'objectif de réduction des émissions plus strict de l'Europe (voir ci-après).

Recettes

Se basant sur les simulations du Conseil supérieur des Finances (2009), une taxe à 55 euros la tonne de CO₂ et exemptant les entreprises participant au système d'échange de quotas et celles ayant souscrit à des accords de branche, pourrait générer 2 milliards d'euros de recettes.

Afin de conserver le "signal de prix" de la taxe, il est préférable d'éviter les exonérations. La taxe devrait toutefois être liée à des mesures compensatoires ciblées sur les groupes les plus défavorisés.

Enfin, il va de soi que la poursuite des mécanismes actuels de soutien aux entreprises pour les aider à la conversion économique, surtout les entreprises les plus intensives en énergie, est encouragée.

FICHE 2. <u>AUGMENTATION DES RECETTES LIÉES À LA MISE AUX ENCHÈRES DES DROITS D'ÉMISSION EN CAS DE RÉFORME STRUCTURELLE</u>
--

Sur le marché européen des droits d'émission (ETS), les États membres perçoivent des recettes issues de la mise aux enchères des droits d'émission de CO₂ (EU allowances, EUA ou quotas) à des entreprises intensives en énergie et aux producteurs d'électricité. Ces moyens doivent être investis intégralement dans une politique climatique et énergétique efficace et seront plus importants après les réformes structurelles indispensables du ETS.

Contexte

L'ETS est l'instrument central de la politique climatique européenne pour l'industrie intensive en énergie : il fonctionne selon le principe *cap and trade*, où les entreprises peuvent négocier des crédits de CO₂ (un EUA ou quota = une tonne de CO₂). Depuis le début de la troisième période d'échanges (2013-2020), une partie des recettes est mise aux enchères, dans un premier temps uniquement auprès des compagnies d'électricité : cela génère des recettes pour les États

membres, dont ils peuvent décider librement de l'utilisation. Plus le prix du CO₂ est élevé, plus ces recettes sont importantes.

Hélas en 2011, le marché accumulait déjà un surplus de 950 millions de droits de CO₂, dont 26,6 millions détenues par les entreprises belges. Les principales causes de ce surplus sont la crise économique et l'afflux de crédits de CO₂ provenant de l'extérieur de l'Europe. A cause de ce surplus, le prix d'un EUA varie autour des 5 euros : cela ne suffit absolument pas à générer de l'innovation et des investissements dans l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable. Selon l'étude de l'Institut Okö, le surplus d'EUA devrait augmenter dans les prochaines années pour avoisiner les 1.420 millions en 2020.

Étant donné que cela devrait mener à un prix du CO₂ bas en permanence, la Commission européenne a émis plusieurs propositions afin de sortir l'ETS de l'impasse.

- le retrait temporaire de 950 millions d'EUA (*backloading*) doit relever le prix du CO₂ à court terme ;
- six propositions de réformes structurelles (ex. revoir l'objectif de réduction d'émissions de CO₂ de l'Europe pour 2020 de 20 à 30 pour cent, reformuler le facteur de réduction linéaire, etc.) doivent mettre les entreprises ETS sur la voie de la réduction des émissions de CO₂ plus drastique à court et long terme et stimuler l'innovation et les investissements dans l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable.

Description de la mesure

Vu l'urgence du problème climatique, le mouvement écologique plaide pour que **chaque Gouvernement remette 100 % de ses recettes issues de la vente de droits d'émission dans un fonds consacré au climat et à l'énergie**. Par conséquent, ces fonds peuvent contribuer à atteindre les objectifs suivants :

- **50 % des recettes doivent être utilisés pour la politique interne en matière de climat et d'énergie**. Les investissements doivent tout d'abord être ciblés sur l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable.
- Les autres **50 % des recettes doivent être utilisés pour le financement climatique international**, dont le Green Climate Fund des Nations-Unies. Ce faisant, il faut tirer les leçons des erreurs commises avec le financement Fast start, à savoir le manque de concertation entre les différentes entités et l'absence de nouveaux fonds additionnels. De plus, les principes d'harmonisation et d'efficacité doivent toujours être pris en compte.

Les directives de la Commission européenne permettent de compenser certains secteurs de l'ETS pour le risque de **carbon leakage** : en effet, une hausse du prix de l'électricité liée à la vente de droits d'émission aux producteurs d'électricité pourrait porter préjudice à la compétitivité de certaines entreprises. Cependant, il faut faire preuve d'une grande prudence avec ce soutien. Les décideurs politiques régionaux et fédéraux ne peuvent pas compenser les coûts d'émission indirects si le prix du carbone est très bas, comme c'est actuellement le cas avec environ 5 euros par tonne : dans ce cas, il n'y a aucun risque de carbon leakage et il existe de meilleures utilisations des rares moyens dégagés. Si les coûts externes sont compensés grâce à un prix du carbone supérieur, le soutien doit être soumis à trois conditions au moins :

- le soutien doit être significativement inférieur au coût d'émission indirect afin de conserver la promotion d'une consommation efficace de l'énergie. Il doit également diminuer avec le

temps. Pour calculer le coût d'émission indirect, le Gouvernement doit tenir compte de la teneur moyenne en CO₂ de la production d'électricité en Belgique. (0,25 t/MWh au lieu du maximum autorisé de 0,76 t/MWh) ;

- le soutien octroyé doit entièrement être utilisé pour l'innovation et les investissements dans l'efficacité énergétique, l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable afin de contribuer aux objectifs climatiques, à une diminution de la dépendance énergétique et à un renforcement de la compétitivité ;
- les pouvoirs publics doivent être totalement transparents en ce qui concerne le soutien donné et la méthode de calcul pour chaque entreprise. Ce soutien doit se baser sur une procédure transparente, en utilisant des critères harmonisés. La charge de la preuve pour la perte de compétitivité subie en raison du prix du carbone doit incomber au demandeur et se baser sur ces critères.

Recettes

Les recettes pour l'État belge issues de la vente des EUA dépendent du prix du CO₂. Un prix constant de 5 euros, comme dans les conditions actuelles du marché, rapporterait approximativement 1 milliard d'euros pour la période 2013-2020, soit en moyenne 125 millions par an. Cependant, si les EUA étaient négociés à 30 euros, le prix sur lequel la Commission européenne s'est basée pour calculer le risque de fuite du carbone, cela rapporterait approximativement à la Belgique 6 milliards d'euros entre 2013 et 2020, soit en moyenne 750 millions par an.

Toutefois, le prix du CO₂ est une donnée dynamique plutôt qu'une constante. L'Institut Oko a développé un modèle qui permet de calculer l'impact de plusieurs situations sur le prix du CO₂ et l'a appliqué à quatre scénarios dans l'UE à la demande de WWF et de Greenpeace :

- **un scénario de référence** dans lequel aucune action n'est entreprise ;
- **backloading** : le report de la vente de 1200 millions d'EUA à 2017 ;
- **long term set aside** : le retrait du marché de 1400 millions d'EUA pour au moins 10 ans ;
- **25 % de réduction interne des émissions de CO₂** : combinaison du *long term set aside* et de l'augmentation du facteur de réduction linéaire de 1,74 % à 2,6 % par an ;
- **30 % de réduction interne des émissions de CO₂** : combinaison du *long term set aside* et de l'augmentation du facteur de réduction linéaire de 1,74 % à 3,9 % par an.

Ces réformes sont indispensables pour stimuler, par le biais d'un prix du CO₂ plus élevé, l'innovation et les investissements dans l'économie d'énergie axés sur l'industrie intensive en énergie. De plus, elles permettent de réaliser des réductions plus importantes d'ici 2020 et de réduire de 80 à 95 % les émissions de CO₂ dans les secteurs couverts par l'ETS d'ici 2050.

L'Institut Okö a également calculé l'impact des différents scénarios sur les **recettes issues de la vente des EUA pour les États membres entre 2013 et 2020**, avec les résultats suivants pour la **Belgique** :

<i>Référence</i>	<i>Backloading</i>	<i>Long term set aside</i>	<i>25 % de réductions</i>	<i>30 % de réductions</i>
2300 millions €	2400 millions €	2600 millions €	4000 millions €	4400 millions €

Un passage à 30 % de réduction interne des émissions de CO₂ en Europe impliquerait donc pour la Belgique une augmentation de 2200 millions d'euros de recettes. Bien que la réalité ne soit pas forcément la même que le modèle utilisé, on peut donc en conclure qu'une ambition climatique plus importante entraînerait une augmentation considérable des recettes. La Belgique doit continuer à plaider au niveau européen pour le renforcement du niveau d'ambition, notamment par une réforme temporaire et structurelle de l'ETS.

L'utilisation réfléchie de 100 % des recettes générées pour la politique climatique et énergétique, après une répartition équitable de ces recettes entre les états fédérés, contribuera **considérablement à atteindre les objectifs belges en matière de réduction des émissions de CO₂, d'économie d'énergie, d'énergie renouvelable et de financement climatique aux pays en développement.**

FICHE 3. TAXE SUR LES CENTRALES NUCLÉAIRES

Une taxe sur l'électricité produite dans les centrales nucléaires doit mettre fin aux bénéfices illégitimes des exploitants de centrales nucléaires belges. Ce revenu nucléaire, estimé à 2-2,3 milliards d'euros/an, doit être récupéré intégralement. La taxe actuellement instaurée de 470 millions d'euros est donc loin d'être suffisante. L'argent provenant de cette taxe doit revenir au consommateur sous forme d'investissements dans les économies d'énergie et les énergies renouvelable.

Contexte

Les centrales nucléaires belges ont été amorties sur 20 ans, alors que leur durée de vie est estimée à 40 ans. À l'époque du marché de l'énergie régulé, les consommateurs belges ont payé des prix énergétiques artificiellement élevés pour financer cet amortissement accéléré. Grâce à celui-ci, les exploitants des centrales nucléaires peuvent à présent produire de l'électricité à très faible coût sur un marché qui a été libéralisé depuis lors. Les exploitants des centrales nucléaires réalisent ainsi des bénéfices artificiels grâce à leur position dominante sur le marché et empêchent les nouveaux arrivants d'avoir une chance équitable sur le marché belge de l'électricité.

Description de la mesure

Plusieurs instances, dont le Conseil général de la CREG, plaident pour l'introduction d'une taxe nucléaire visant à imposer les bénéfices illégitimes des exploitants de l'énergie nucléaire et à en faire profiter la communauté. Cette taxe doit être calculée annuellement et indépendamment et régie par une initiative législative. Elle ne peut donc pas reposer sur une participation volontaire manigancée dans les coulisses politiques. De plus, la CREG doit veiller à ce que l'exploitant des centrales nucléaires ne répercute pas cette taxe sur la facture énergétique du consommateur.

Il est important que la récupération de ces bénéfices du passé ne soit pas liée à la prolongation de la durée de vie des centrales nucléaires. Par conséquent, le Gouvernement belge peut parfaitement réclamer ces bénéfices du passé sans parler de prolongation de la durée de vie.

Recettes

Selon l'« Étude sur la structure de coûts de la production d'électricité par les centrales nucléaires en Belgique » de la CREG, le régulateur indépendant des marchés énergétiques ([\(F\)100506-CDC-968](#))", les exploitants des centrales nucléaires belges (amorties) réalisent chaque année un bénéfice de 1,75 à 1,95 milliard d'euros. Selon cette étude, les coûts de production d'électricité dans les centrales nucléaires belges se situent entre €17/MWh et €21/MWh (sur base des données de 2007). En partant de ces coûts de production, de la quantité d'électricité produite par les centrales nucléaires (45,9 TWh en 2007) et du prix du marché forward de l'électricité (en moyenne €60/MWh pour 2007), la CREG estime que la marge bénéficiaire ainsi générée se situe entre €1,75 et €1,95 milliard en 2007.

Une actualisation de ces calculs en 2011 à l'occasion d'une audition au Parlement fédéral a montré que cette estimation était trop conservatrice et que le bénéfice pourrait même être plus important. En effet, le CREG a appliqué une méthode de calcul précise en attribuant le volume d'électricité produit dans les centrales nucléaires aux différents groupes de clients (grands et petits clients industriels et clients résidentiels). Le CREG estime ainsi le prix de vente moyen réel à environ €67/MWh, soit plus qu'indiqué dans l'étude précitée sur base des données de 2007. Les bénéfices générés par les producteurs d'énergie nucléaire en 2007 se situeraient donc entre 2,07 et 2,28 milliards d'euros. Ces bénéfices illégitimes doivent être entièrement récupérés, comme le confirme l'économiste Ivan Van de Cloot qui a déclaré lors d'une interview à propos de la rente nucléaire : « Les bénéfices provenant d'un monopole doivent être éliminés et devraient être interdits ».

FICHE 4. SUPPRESSION DE L'EXONÉRATION FISCALE POUR LES AGROCARBURANTS

Contexte

Ces dernières années, les pouvoirs publics ont beaucoup misé sur les agrocarburants comme carburants alternatifs pour le transport dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

Cependant, les effets néfastes de la production à grande échelle de cultures énergétiques n'ont fait que se confirmer. Certes, des critères de durabilité européens ont été fixés pour les agrocarburants, mais l'effet indirect sur l'utilisation des sols liés aux cultures énergétiques n'a pas été pris en compte. Les cultures destinées aux agrocarburants occupent des terres agricoles. Par conséquent, les cultivateurs doivent chercher d'autres terres pour les cultures alimentaires et bien souvent, abattre la forêt équatoriale. Ainsi, la culture des agrocarburants augmentera très souvent les émissions de CO₂. Selon une étude de l'Institute for European Environmental policy (IEEP), une zone représentant deux fois la Belgique va être transformée en champs et en plantations pour répondre à la demande croissante d'agrocarburants en Europe. Si les pays européens persistent à vouloir remplacer une partie du diesel et de l'essence par des agrocarburants, cela portera préjudice aux forêts, aux écosystèmes de grande valeur et aux populations locales.

De plus, l'utilisation d'agrocarburants pour le transport est un gaspillage d'une matière première précieuse. La biomasse étant rare, elle doit être utilisée de manière efficace. Tout d'abord, notre biodiversité doit être préservée au maximum. Parallèlement, le droit à une alimentation saine et

suffisante pour chaque citoyen du monde doit être assuré. Ensuite, la biomasse peut également être utilisée comme matériau et comme matière première pour des applications matérielles (économie biobasée). Et seulement après, la biomasse peut aussi servir des fins énergétiques. Si elle est utilisée pour la production d'énergie, il faut également voir dans quels secteurs elle peut l'être le plus efficacement. En termes de potentiel énergétique, la production d'agrocarburants liquides pour le transport représente la technologie la moins efficace.

La Commission européenne reconnaît également les conséquences négatives de la consommation d'agrocarburants et a récemment proposé de revoir l'objectif de plafonnement des agrocarburants basés sur les cultures alimentaires à 5 %.

Dans les circonstances actuelles (utilisation principale d'agrocarburants basés sur des cultures alimentaires, sans calcul correct de la réduction des émissions de CO₂ qui tient compte de l'ILUC (indirect land use change)), il n'est pas justifié d'encourager l'utilisation d'agrocarburants (non durables) et nous voulons éviter d'arriver dans une situation de blocage où l'on promeut des agrocarburants non durables qui ne sont pas viables à terme. De plus, l'utilisation d'agrocarburants pour le transport est le moyen l'utilisation le moins efficace de la biomasse. Celle-ci peut toutefois être utilisée pour des applications où il n'existe pas d'alternative, comme le transport sur de longues distances (navigation et aéronautique) et le transport lourd.

De nombreuses voix (Olivier De Schutter, Rapporteur spécial de l'ONU pour le Droit à l'Alimentation, la FAO, l'OCDE, etc.) se sont d'ailleurs élevées ces derniers mois pour réclamer l'abandon des mesures de soutien aux agrocarburants, qu'il s'agisse de mesures fiscales ou d'obligations d'incorporation.

Description de la mesure

Afin de permettre la concurrence des prix avec le diesel ordinaire et l'essence, le Gouvernement fédéral a exempté les agrocarburants d'accises. Dans une optique de neutralité budgétaire, cette mesure est financée par une augmentation correspondante des accises sur les carburants traditionnels.

Des quotas de production d'agrocarburants défiscalisés ont donc été attribués à sept producteurs belges agréés (loi du 6 juin 2006). Ces quotas, définis jusqu'au 30 septembre 2013 (terme de validité de la loi), couvrent la totalité des quantités nécessaires pour atteindre l'objectif belge à cette échéance. Cette loi a été prolongée (loi du 24 décembre 2012) jusqu'à 2019 ou jusqu'à épuisement des quotas définis en 2006 (fin 2012 le cumul des quotas non utilisés se montait à environ 875 000 m³ d'agroéthanol et 600 000 m³ d'agrodiesel, la consommation annuelle ayant atteint 107 000 m³ d'agroéthanol et 407 000 m³ d'agrodiesel en 2012). Cependant, la mise en œuvre de cette prolongation dépend encore d'une acceptation du système par la Commission européenne. Si la prolongation est acceptée, il restera donc un volume défiscalisé d'agrodiesel correspondant à quelques mois de consommation, tandis qu'au niveau de l'agroéthanol, les volumes défiscalisés courront encore sur plusieurs années.

De plus, depuis le 1^{er} juillet 2009, l'incorporation d'agrocarburants dans les carburants est obligatoire (4 % en volume). En 2012, il y avait dans notre pays en moyenne un volume de 7,2 % d'agroéthanol dans l'essence et de 5,4 % d'agrodiesel dans le diesel, ce qui correspond à presque 5 % de contenu énergétique dans les deux types de carburants. Suite à un nouveau projet de loi adopté au mois de juin 2013 au Parlement fédéral, les taux minimaux d'incorporations d'agrocarburants sont appelés à augmenter à partir du 1^{er} juillet 2013. Le pourcentage d'agrodiesel

incorporé dans le diesel sera de minimum 6 % en volume, et de minimum 4 % ou 9 % dans l'essence E5 ou E10 (cette dernière n'étant pas encore présente sur le marché belge).

Nous plaidons pour une sortie des mécanismes de soutien aux agrocarburants. La défiscalisation des agrocarburants doit être abandonnée, ainsi que les obligations d'incorporation. La fin de la défiscalisation des agrocarburants, combinée au maintien du niveau d'accises actuel sur les carburants fossiles, mènera à des rentrées annuelles supplémentaires d'environ 220 millions d'euros.

Recettes

En Belgique, ce soutien fiscal qui prend la forme d'exemptions d'accises sur l'agroéthanol et l'agrodiesel, intervient respectivement pour des montants annuels d'environ 70 et 150 millions d'euros, selon les estimations d'Inter-Environnement Wallonie.

NOTE INTRODUCTIVE TRANSPORT

Le transport routier a un impact important sur le climat, la qualité de l'air (particules fines, oxydes d'azote, formation d'ozone), le bruit et, plus largement, sur la qualité de vie et la santé publique dans notre pays. Outre les questions environnementales et de santé publique, les transports génèrent des coûts importants pour la société, notamment le coût des embouteillages, les travaux d'infrastructure et l'utilisation galopante de l'espace. Selon l'OCDE, les coûts directs et indirects liés aux embouteillages représentent jusqu'à 2 % du PNB.

C'est pourquoi le transport est un domaine au sein duquel une correction sociale s'impose. Notre mode de déplacement est relativement ancré et déterminé par les infrastructures, les modèles sociaux, la rémunération et la fiscalité. Une approche efficace est dès lors complexe et comporte différents axes sur lesquels il convient d'agir. La présente note vise prioritairement à réduire l'impact environnemental des transports motorisés, et ce par le biais d'une fiscalité plus verte.

Plusieurs leviers fiscaux peuvent être utilisés pour réaliser les corrections nécessaires. Les mesures doivent être consistantes, mais surtout complémentaires. L'éventail de mesures proposées porte sur les éléments suivants :

- la rémunération au travers des **voitures de société** est une manière d'é luder l'impôt à grande échelle qui a des effets négatifs conséquents sur la société. Tant l'achat d'une voiture de société que son utilisation sont des moments clés sur lesquels il convient d'influencer afin d'en réduire les coûts sociétaux ;
- la fiscalité doit inciter le citoyen à s'interroger sur la réelle nécessité **d'acheter une (deuxième) voiture**. Elle doit ensuite orienter les acheteurs potentiels vers les « voitures les plus propres du parc automobile ». Une fois le véhicule choisi, on assiste à un certain « verrouillage » de l'impact environnemental. C'est donc au moment de l'achat que la fiscalité doit être la plus forte ;
- considérant l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule, il s'avère que c'est son utilisation qui génère le plus grand impact environnemental. Ce dernier peut être atténué par l'ajustement des **accises** ;
- une taxe intelligente sur l'utilisation de la voiture, notamment **une taxe kilométrique intelligente, une taxe de congestion ou un péage urbain**, peut inciter les personnes et les entreprises à opter pour des alternatives au quotidien ;
- le transport aérien a un impact considérable en matière de bruit, de climat et de qualité de l'air, et ce tant au niveau local qu'international. Pour l'instant, ce coût est à peine internalisé. Une **taxe sur le transport aérien** doit y remédier.

FICHE 5. VOITURES DE SOCIÉTÉ

Aujourd'hui, le gouvernement passe à côté de 3,5 milliards d'euros en raison du système d'avantages fiscaux appliqué aux voitures de société. Ce montant pourrait être encore plus élevé si on tenait compte des dépenses en matière de soins de santé et des travaux d'infrastructure occasionnés par les voitures de société.

Contexte

- Il existe différents types de voitures de société : le véhicule de service, d'une part, que l'employeur met à la disposition de son employé et que celui-ci utilise uniquement durant ses heures de travail, et la « voiture-salaire » d'autre part, que l'employé utilise (aussi) pour ses déplacements personnels et privés, et qui constitue une alternative à la hausse salariale. Nous nous limiterons ici à cette dernière catégorie de véhicules, très préjudiciable à la société. Toute une série de dispositions fiscales, relativement attrayantes, font en sorte qu'il est plus intéressant pour l'employeur de proposer une voiture de société qu'une hausse de salaire à son personnel. Ce subside fiscal rencontre un tel succès qu'il a des répercussions énormes sur les comportements de mobilité.
- Les voitures de société servent uniquement dans une minorité des cas pour des déplacements professionnels. Le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre du travail varie de 20,8 % à 44,4 % (Promoco ; Cornelis 2009). La majorité des déplacements concernent le trajet domicile-lieu de travail, lequel est assimilé, en Belgique, à un déplacement personnel.
- Même dans les zones caractérisées par de fréquents embarras de circulation, les usagers renoncent difficilement à leur voiture de société au profit des transports en commun ou du vélo. D'après l'étude Promoco, 84 à 93 % des personnes qui disposent d'une voiture de société l'utilisent pour se rendre au travail, contre 59 % d'automobilistes parmi les personnes ne disposant pas d'une voiture de société. Parmi ces derniers, plus d'une personne sur quatre voyage en train pour se rendre à son lieu de travail, alors que ce pourcentage est de moins de 5 % pour les possesseurs d'une voiture de société.
- Les voitures de société génèrent une augmentation importante du nombre de kilomètres parcourus. Selon l'étude Promoco, des personnes au profil identique auront tendance à parcourir en moyenne 9 200 kilomètres supplémentaires si elles disposent d'une voiture de société. Par ailleurs, le kilométrage moyen d'une voiture de société sera de l'ordre de 33 000 km contre un peu moins de 20 000 km pour une voiture privée (Promoco). Selon une étude réalisée par Swerts & Nuyts, la différence peut même varier de 30 000 à 16 000 km par an. Les véhicules de société contribuent donc à la congestion : il ressort de l'étude Iris qu'en 2003, 37 % des véhicules qui empruntaient le Ring R0 de Bruxelles pendant les heures de pointe et qui avaient Bruxelles pour destination étaient des voitures de société. Depuis lors, le parc des voitures de société s'est encore agrandi. Le Gouvernement utilise la congestion routière comme argument pour mettre en œuvre de coûteux travaux d'infrastructure supplémentaires.
- Ce système débouche sur une « diésélisation » et un surdimensionnement de notre parc automobile. Plus lourdes, plus puissantes, les voitures de société émettent plus de CO₂ que les véhicules privés. Pour l'année 2007, selon le secteur (chiffres FEBIAC), les

émissions moyennes des voitures neuves étaient égales à 157,4 gCO₂/km pour les voitures de société contre 147,1 pour les voitures des particuliers. Pour l'année 2010, les différences restent tout aussi marquées, avec 146,8 gCO₂/km pour les voitures de société contre 138 pour les voitures des particuliers. De plus, les évolutions des émissions entre 2007 et 2010 sont de -11,84 % pour les particuliers mais seulement de -6,72 % pour les sociétés. Ces dernières ont donc plus de mal à réorienter leurs pratiques d'achat vers des véhicules moins polluants que les particuliers. Les véhicules de société contribuent à la « diésélisation » du parc automobile. Ce système est donc en grande partie coresponsable du fait que la Belgique ne respecte pas les normes européennes en matière de particules fines et d'oxydes d'azote. De plus, l'impact des voitures de société continuent de se faire ressentir sur le marché des véhicules d'occasion. (Source : rapport COCA 2009).

- Les entreprises et les employeurs ne paient pas de cotisations sociales réelles sur les véhicules de société et le carburant octroyé en guise de rémunérations. Les voitures de société sont également responsables d'une diminution de l'impôt des sociétés et de l'impôt des personnes physiques. De plus, il est permis de récupérer 50 % de la TVA.

Pour toutes ces raisons, il convient de mettre progressivement un terme à l'attractivité fiscale des voitures de société comme avantage extralégal et de les remplacer par des formes de rémunération moins préjudiciables à l'environnement.

Description des mesures proposées

Afin de diminuer l'attractivité de la voiture de société et, de ce fait, ses incidences environnementales négatives, il convient d'aligner la fiscalité qui lui est appliquée sur celle des salaires. Dans la même logique, il apparaît inopportun de développer une fiscalité automobile propre aux voitures de société.

Parmi les différentes dispositions fiscales qui différencient la voiture de société (entendue comme « voiture-salaire) du salaire en nature, celle qui est la plus déterminante à la fois pour l'employé et pour l'employeur est le calcul de l'avantage de toute nature (ATN) qu'elle représente. Les cotisations sociales suivent directement au niveau de l'impact sur le budget de l'employeur.

Le statut « d'avantage fiscal acquis » de la voiture de société – tant dans le chef des employeurs que dans celui des employés concernés – rend politiquement délicate la question de la révision du système. Conscients de cette réalité, nous suggérons une approche graduelle, laissant aux uns et aux autres le temps d'adopter les indispensables mesures transitoires.

En pratique, on pourrait dans un premier temps modifier les éléments dont l'impact financier est de second ordre (suppression de la carte carburant, augmentation des cotisations sociales employé) et réaliser un premier ajustement des éléments plus fondamentaux du système des voitures de société (ATN, cotisations sociales employeur).

Dans un second temps, les éléments plus fondamentaux (ATN, cotisations sociales employeur) seraient revus afin d'aligner la fiscalité sur les voitures de société sur celle des salaires. L'ATN serait ainsi revu à la hausse pour refléter sa valeur réelle en tenant compte du prix du véhicule, de sa consommation et du kilométrage annuel réalisé (dans le cas où le véhicule fait l'objet d'un contrat de leasing, la solution la plus simple consiste bien évidemment à baser l'avantage en nature sur le prix du leasing).

Considérant le taux de renouvellement rapide des voitures de société (3 à 5 ans), il semble raisonnable de rendre effective la première étape deux ans après l'adoption de la réforme et la seconde trois ans plus tard, soit cinq ans après l'adoption.

Un premier (mais très timide) pas a été réalisé avec la modification du calcul de l'ATN adopté par la Chambre le 22 décembre 2011 : le prix du véhicule est intégré dans l'ATN. Si, en moyenne, la mesure a eu peu de répercussions (les rentrées additionnelles pour l'Etat n'atteindront pas les 100 millions d'euros prévus – à comparer aux 1.300 millions d'euros de « manque à gagner » en matière d'impôt (PrP) par rapport à une hausse salariale équivalente.

Revenus

Le système des voitures de société induit un déficit en matière de contribution au bien public qui peut être estimé à :

- 1,00 milliard d'euros annuels de pertes de cotisations ONSS patronales ;
- 0,74 milliard d'euros de pertes de cotisations ONSS employés ;
- 1,81 milliard d'euros de pertes de précompte professionnel.

Au total, le manque à gagner résultant des dispositions fiscales en faveur des véhicules de société s'élève, pour l'État belge, à 3,5 milliards d'euros. À ce montant, il faut encore ajouter les dépenses qui auraient pu être évitées dans le domaine des soins de santé ou des travaux d'infrastructure.

Mesures d'accompagnement

Les charges salariales élevées expliquent en partie le succès des voitures de société comme mode alternatif de rémunération. Les mesures proposées ici auront donc un impact sur les bénéficiaires des sociétés et sur le salaire net des employés concernés. En guise de compensation, l'attractivité fiscale de certaines formes de rémunérations extra-salariales alternatives peut être renforcée (budget de mobilité, utilisation du vélo et des transports en commun). On peut imaginer également développer un portefeuille de mesures alternatives allant par exemple jusqu'à l'intervention dans les frais de déménagement pour diminuer la distance domicile-lieu de travail.

FICHE 6. ACHAT D'UNE VOITURE

L'alignement de la taxe de mise en circulation (TMC) au niveau moyen des pays de référence européens rapportera au moins 200 millions d'euros. En tenant davantage compte des émissions de CO₂ et d'autres polluants des véhicules, la TMC incitera le consommateur à opter pour des véhicules plus respectueux de l'environnement.

Contexte

Si, sur toute sa durée de vie, la phase d'utilisation d'un véhicule est celle qui a le plus grand impact environnemental, l'achat reste un moment-clé. D'une part, car c'est à ce moment que le consommateur doit s'interroger sur l'utilité réelle de la possession d'un (deuxième) véhicule. D'autre part, parce que le choix d'un modèle en particulier déterminera en grande partie l'impact que celui-ci aura sur l'environnement durant toute sa durée de vie.

Malheureusement, de nombreuses études montrent que les consommateurs tiennent peu compte, au moment de l'achat, du coût de la possession et de l'utilisation du véhicule.

Deux aspects fiscaux importants existent :

- le niveau moyen de la taxe de mise en circulation (TMC),
- la progressivité de la TMC en fonction de l'impact environnemental des véhicules.

La Belgique a une taxe très faible sur l'achat/l'immatriculation d'une voiture par comparaison avec d'autres pays européens. Selon les données de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA), cette taxe s'élevait en moyenne à 664 euros par véhicule en 2009, alors que la moyenne dans 13 autres pays s'élevait à 1 079 euros.

En 2012, le niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ pour les voitures nouvellement immatriculées a légèrement augmenté. La valeur des émissions est passée de 127,7 grammes/km à 128,1 grammes/km. Pour que la Belgique puisse atteindre l'objectif européen de 95 g de CO₂/km à l'horizon 2020, il est important que ces chiffres repartent à la baisse. Le client doit, au moment où il achète son véhicule, être amené à opter pour les modèles les moins polluants grâce à une réforme de la taxe de mise en circulation.

Jusqu'à l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente, la taxe de circulation annuelle reste un bon moyen de rappeler au propriétaire d'un véhicule (camion) que celui-ci a un impact environnemental. En attendant de voir cette taxe kilométrique intelligente appliquée, ceci suppose également que cette taxe fera progressivement l'objet d'une réforme en fonction des émissions du véhicule.

Description de la mesure proposée

- Porter la TMC au niveau moyen de référence européen.
- Réformer la TMC et la taxe de circulation de manière à mieux valoriser les véhicules aux meilleures prestations environnementales. Dans ce contexte, une progressivité plus grande doit être intégrée en fonction de l'impact sur l'environnement de manière à augmenter l'impact de la TMC.
- Dans tous les cas, il faut tenir compte des émissions pendant la fabrication et la phase de fin de vie et des émissions pendant la production d'électricité (dans le cas des voitures électriques). C'est pourquoi nous plaçons contre l'instauration d'un taux zéro pour les véhicules, aussi basses soient leurs émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂/km.
- La dégressivité de la TMC en fonction de l'âge du véhicule doit être conservée.
- Aussi longtemps que les voitures diesel seront privilégiées par rapport aux voitures essence en raison d'accises plus favorables, il est judicieux d'en décourager fiscalement l'achat en prélevant une TMC plus élevée.
- Il est essentiel, dans le cadre d'une réforme globale des taxes de circulation, d'adapter également la taxe de circulation annuelle en fonction des caractéristiques environnementales de la voiture.

Recettes

- L'alignement de la TMC à un niveau européen plus représentatif fournirait au moins 200 millions d'euros de revenus supplémentaires.
- Une progressivité relative de la TMC aura et conservera un impact important mais ne générera pas en soi de recettes directes supplémentaires. À terme, toutefois, en

dissuadant l'utilisation de véhicules dont l'impact sur l'environnement est plus important, on évite des dépenses en soins de santé.

Expérience

Cinq pays européens prélèvent plus de 3 000 euros de taxes à l'achat d'un nouveau véhicule. Trois pays dépassent même 9 000 euros.

Ainsi au Danemark, pour les voitures neuves, la taxe d'immatriculation est généralement calculée à 105 % de la part de la valeur taxable inférieure à 10 245 euros et à 180 % de la part de la valeur taxable supérieure à cette somme. Pour les voitures qui roulent à l'essence, la taxe d'immatriculation est diminuée 536 euros pour chaque kilomètre par litre de carburant dépassant les 16 KM. Pour les voitures qui roulent au diesel, la taxe d'immatriculation est réduite de 522 euros pour chaque kilomètre au-delà de 18 km/litre de carburant. Pour les voitures qui roulent à l'essence, la taxe d'immatriculation est augmentée de 134 euros pour chaque kilomètre en-deçà de 16 km/litre de carburant. Enfin pour les voitures qui roulent au diesel, la taxe d'immatriculation est augmentée de 134 euros pour chaque kilomètre en deçà de 18 km par litre de carburant ».

FICHE 7. ACCISES

Une augmentation des accises sur le diesel peut rapporter un supplément de revenus net de 300 à 600 millions d'euros.

Contexte

L'application des taux d'accise actuels a pour désavantage de privilégier l'utilisation du diesel comme carburant alors que cela ne se justifie pas sur le plan environnemental. Par litre brûlé, le diesel émet plus de CO₂ que l'essence, plus d'oxyde d'azote (NO_x) et plus de particules fines. Les sanctions qui menacent notre pays pour le dépassement des normes de concentration européennes pour ces particules sont attribuables, pour une bonne part, aux voitures diesel. Les coûts sociétaux externes de l'importante consommation de diesel sont particulièrement élevés, surtout dans un pays à forte densité de population comme la Belgique.

Les accises ont actuellement un effet incitatif, limité mais réel, sur le mode de déplacement du Belge. C'est ainsi qu'une légère diminution du trafic routier² a pu être observée au cours de la période précédant la crise lorsque les prix du carburant ont connu un pic à la hausse.

Il existe en outre une directive européenne qui fixe un taux de taxation minimal pour les accises et qui prévoit également la réduction des écarts entre les accises sur le diesel et l'essence. Selon une récente proposition de révision de cette directive, les accises sur le diesel pourraient même progressivement augmenter pour dépasser celles appliquées à l'essence.

Les accises joueront également un rôle important à l'avenir pour influencer le comportement en matière de mobilité. En tant que mesure, elles complètent la taxe kilométrique intelligente. Les accises sont en effet liées au comportement au volant (une conduite « sportive » augmente la consommation de carburant, laquelle est sanctionnée par les accises). La taxe kilométrique intelligente ne permet pour sa part pas d'interférer sur les comportements au volant.

² En 2007, les Belges ont parcouru au total 76,62 milliards de véhicule-kilomètres, avec un prix à la pompe de 1,0941 €/l. En 2008, le prix est passé à 1,2523 €/l et le nombre de véhicule-kilomètres roulés est descendu à 75,70 milliards.

L'industrie du raffinage en Europe plaide depuis de nombreuses années pour une consommation plus équilibrée entre le diesel et l'essence. Le mix de carburant actuel incite en effet le secteur à importer du diesel (russe) et à exporter l'essence (vers les USA).

Description de la mesure proposée

Dans un premier temps, les accises sur le diesel doivent être alignées au minimum au niveau de nos pays voisins. En 2012, les accises sur le diesel étaient de 42,8 cents par litre en Belgique contre 67,4 cents au Royaume-Uni, 44,0 cents aux Pays-Bas, 42,8 cents en France et 47,0 cents en Allemagne.

Ensuite, les accises sur le diesel doivent être alignées sur celles prévalant sur l'essence.

Recettes

L'alignement des accises sur le diesel sur celles sur l'essence rapporterait encore au moins 300 millions d'euros net supplémentaires.

Mesures d'accompagnement

Il semble judicieux d'accompagner l'assimilation du diesel et de l'essence pour les accises d'une campagne de communication mettant en exergue les désavantages du diesel.

FICHE 8. <u>TAXE KILOMÉTRIQUE INTELLIGENTE, TAXE D'ENCOMBREMENT ET PÉAGE URBAIN</u>
--

Une taxe d'encombrement est une mesure directive par excellence, qui permet d'utiliser l'infrastructure routière à sa capacité optimale et qui doit permettre d'éviter les travaux d'infrastructure de grande ampleur.

Contexte

Une politique de mobilité efficace doit mettre en place des incitants fiscaux qui encouragent le recours à des modes de déplacement alternatifs à la voiture, à d'autres moments qu'aux heures de pointe. Les taxes sur la possession d'un véhicule, comme la taxe de mise en circulation (TMC) ou la taxe de circulation annuelle (TC), sont des montants annuels fixes indépendants de l'utilisation du véhicule et qui n'ont de ce fait aucune incidence sur cette dernière. Les accises sur les carburants sont la forme de la taxe kilométrique la plus évidente et la plus aisée à prélever, mais qui n'a toutefois aucune incidence sur le moment et le lieu d'utilisation des véhicules. Cette mesure n'a pas une action directrice suffisante dans le temps pour contribuer à réduire les embouteillages.

Seul un système de tarification intelligente sur l'utilisation de la voiture peut réellement stimuler, au quotidien, le choix de modes de déplacement alternatifs : la taxe kilométrique intelligente, la taxe d'encombrement ou le péage urbain.

- La taxe kilométrique appliquée aux camions permettra, d'une part, d'accroître l'efficacité, en augmentant le coefficient de charge du transport routier et en limitant les trajets à vide et, d'autre part, d'évoluer vers d'autres modes de transport.
- La taxe kilométrique pour les camions pourra, si elle est suffisamment dissuasive et si d'autres modes de transport sont disponibles, entraîner une diminution du transport de fret. Pour éviter un effet rebond sur le transport individuel, il importe de mettre en place des incitants équivalents pour les particuliers, sous forme d'une taxe kilométrique intelligente pour les voitures.

- Contrairement aux accises, la taxe kilométrique ou le péage urbain permettrait de déplacer le trafic automobile en dehors des heures de pointe ou vers d'autres modes de transport. Les études de mobilité démontrent qu'un système de tarification intelligente au kilomètre parcouru ou de péage urbain est l'instrument le plus efficace dans la lutte contre la congestion du trafic... pour autant que les tarifs soient réellement dissuasifs. De plus, ce système de taxation permet de faire des économies au niveau des travaux d'infrastructure qui grèvent lourdement les dépenses publiques et n'ont qu'un effet temporaire sur la fluidité du trafic, étant donné l'effet d'appel qu'ils suscitent.
- Une taxe kilométrique intelligente permettrait, en outre, de lutter contre le trafic de transit « parasite » observé sur les voiries secondaires (itinéraires bis). Si le tarif au kilomètre est suffisamment élevé, il entraînera automatiquement un report de la circulation des personnes et des camions vers des voiries plus adaptées à un volume important de trafic (c'est-à-dire des voiries locales et régionales vers les autoroutes, etc.). Le péage urbain a lui aussi une incidence positive sur le trafic de transit. La réduction du nombre de véhicules qui circulent vers la ville aux heures de pointe générerait également une réduction du flux de circulation total et de la congestion et, par conséquent, aussi le trafic du transit causé par les conducteurs qui souhaitent éviter les embouteillages.
- Des tarifs plus élevés en ville (zone à forte densité de population) permettraient de réduire les problèmes de santé publique induits par le bruit et la pollution. Des tarifs adaptés dans les lieux bien desservis par les transports en commun créeraient une incitation à choisir son lieu de résidence en fonction des déplacements à effectuer ou, à défaut, à privilégier les modes de déplacement alternatifs à la voiture (train, bus, etc.). En résulterait, à terme, une redensification de l'habitat sur les noyaux urbains, ce qui permettrait de diminuer les incidences négatives de l'étalement incontrôlé de l'habitat dans les zones à très faible densité de population. De même, les entreprises chercheraient à s'installer à proximité des points de jonction avec la voie d'eau et le chemin de fer. L'aménagement du territoire en bénéficierait à terme. Une taxation plus élevée en ville se justifie également du point de vue des coûts externes.
- Une taxe kilométrique intelligente peut être modulée en fonction des alternatives possibles, en instaurant par exemple un tarif minimal pour les courtes distances (que la plupart des gens peuvent parcourir à pied ou à vélo).
- De toute évidence, la taxe kilométrique intelligente se fera attendre encore longtemps. En effet, son application nécessite l'utilisation des caméras du système automatisé de reconnaissance des plaques minéralogiques (ANPR) (déjà utilisées à Malines par exemple, pour lutter contre le trafic de transit, et sur plusieurs autoroutes pour procéder au contrôle de la circulation) pour l'application d'un péage urbain dans plusieurs villes. Or, ces caméras serviront également au contrôle de la taxe de circulation pour les voitures et de la taxe kilométrique pour les camions.

Description des mesures

- Instauration d'un système de tarification intelligente pour les véhicules privés et les camions via un « on board unit » installé dans chaque véhicule, qui permet au conducteur de vérifier à chaque moment, sur un écran, le tarif en vigueur sur l'axe routier où il circule, ainsi que le

prix du trajet. L'utilisateur reçoit une facture mensuelle qui reprend clairement et en toute transparence un relevé des frais.

- La taxe est calculée sur la base de différents tarifs kilométriques, qui varient en fonction du type de voirie (suivant une hiérarchie entre voiries et compte tenu de la disponibilité des transports en commun). Un tarif plus élevé peut décourager l'usage de la voiture en ville ou dans des zones où la pollution atmosphérique est particulièrement élevée. Un tarif minimal dissuasif (logiquement proportionnel au coût d'un déplacement en transports en commun) doit être instauré, en particulier pour les petits trajets.
- Par conséquent, la taxe intelligente doit être appliquée à l'ensemble du réseau routier.
- Ce tarif au kilomètre est ensuite multiplié à l'aide d'un premier coefficient qui varie en fonction du moment de la journée (plus élevé durant les heures de pointe et plus faible durant les heures creuses) et d'un second coefficient qui tient compte des caractéristiques environnementales du véhicule.
- L'efficacité du système dépendra de son caractère contraignant. Cela signifie que les tarifs doivent être suffisamment élevés pour atteindre les objectifs en matière de mobilité.
- Si la mise en place d'une taxe kilométrique intelligente se faisait trop attendre, l'instauration d'un péage urbain doit dans le même temps internaliser dans la ville les frais externes liés à la circulation en ville et contribuer à financer les transports publics.

Recettes

Une taxe d'encombrement doit être une mesure directive par excellence, dont les tarifs sont suffisamment élevés. Les recettes qu'elle générera dépendront, plus encore que pour d'autres taxes, de l'amplitude du changement de comportement des conducteurs. La taxe d'encombrement est par ailleurs influencée par d'autres mesures fiscales qui touchent d'autres domaines de la politique (logement, véhicules de société, etc.).

Les recettes générées par ce système tarifaire sont difficiles à estimer. Celles-ci peuvent, d'après une estimation sommaire, être de l'ordre de plusieurs milliards d'euros, rien qu'en ce qui concerne les véhicules des particuliers, compte tenu des effets escomptés. Il importe néanmoins de considérer également les impacts indirects de la taxe, parmi lesquels des dépenses moindres en matière d'infrastructures routières qui permettront d'économiser de quelques centaines de millions à quelques milliards d'euros.

Mesures d'accompagnement

La question la plus évidente qui se pose sans doute est de savoir si, d'un point de vue social, une taxe d'encombrement ou un péage urbain est juste. Les économistes des transports affirment qu'une taxe est progressive si la redistribution des recettes qu'elle génère profite majoritairement aux faibles revenus. À contrario, elle est régressive si elle bénéficie principalement aux revenus les plus élevés.

Dans la mesure où, d'une part, le péage urbain frappe principalement les voitures de société qui pénètrent dans les villes aux heures de pointes et, d'autre part, les familles les moins favorisées n'ont pas de véhicule, le péage urbain peut être considéré comme une mesure progressive. La justice sociale d'une taxe zonale dépend aussi des alternatives disponibles. Des transports publics par exemple, de la possibilité de faire le trajet à pied ou encore par la modification du moment des

déplacements (flexibilité des horaires de travail) ou tout simplement en évitant le trajet (télétravail par exemple).

Une taxe directive a évidemment pour objectif que les citoyens adaptent leur comportement et évitent ainsi de payer la taxe. Une étude réalisée sur cinq années à Stockholm a montré que les effets du péage urbain dans cette ville sont de plus en plus importants. En d'autres termes, les citoyens ont adapté leur mode de vie et ils ont opté pour d'autres solutions. Beaucoup ont aussi décidé de vivre moins loin, en des lieux plus accessibles en transport en commun.

D'après une étude des économistes de Leuven, presque toutes les catégories de revenus bénéficieraient d'une politique qui répercuterait les coûts marginaux du transport, à condition que les revenus issus de la taxe soient utilisés pour réduire, parallèlement, les charges pesant sur le travail. Cela présuppose également que les taxes soient aussi utilisées dans des politiques sociales correctrices, au bénéfice des bas revenus.

Il semble logique d'investir avant tout dans l'amélioration de l'offre des transports en commun, en particulier durant les heures creuses et le week-end (sous peine de maintenir la dépendance à la voiture à certains moments). Par ailleurs, le transport de marchandises par rail et par eau doit être encouragé. En Suisse, la taxe kilométrique intelligente fut introduite en 2001 dans le cadre d'une politique globale de mobilité, les revenus de cette taxe étant partiellement utilisés pour développer le transport ferroviaire (infrastructures et soutien des opérateurs de ferroutage).

Il serait également souhaitable de revoir le précompte immobilier et les droits d'enregistrement pour encourager les gens à s'installer en zones urbaines (ou plus exactement dans des zones offrant une bonne densité associée à une bonne mixité fonctionnelle) plutôt que dans des endroits reculés, tout en mettant des mécanismes en place pour contrer un effet pervers de hausse des prix d'achat et de location.

FICHE 9. TAXE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Une taxe forfaitaire de 25 € sur les billets d'avion pourrait rapporter un montant annuel total de 300 millions d'euros. Cette taxe pourrait contribuer à couvrir les frais externes générés par le transport aérien.

Contexte

Le transport aérien génère de nombreuses incidences à la fois au niveau local (incidences principalement induites par la pollution sonore et de l'air) et au niveau global (incidences majoritairement liées aux émissions de gaz à effet de serre), incidences dont le coût n'est pas (ou seulement de manière fort partielle) internalisé. Ce mode de transport jouit également d'une distorsion de concurrence par rapport aux autres modes, notamment du fait que le carburant est exempt de taxes et que les billets internationaux ne sont pas soumis à la TVA contrairement aux billets de train par exemple.

Description de la mesure

Pour palier les effets négatifs décrits précédemment, nous proposons d'instaurer une taxe sur les billets d'avions. Le montant de cette taxe serait forfaitaire, fixé au minimum à 25 €, indépendamment de la longueur du vol. Cette mesure pourrait rapporter chaque année un total de 300 millions d'euros. De cette manière, les vols les plus courts, qui sont également les plus

polluants et ceux pour lesquels les alternatives sont les plus attrayantes, seraient proportionnellement plus impactés.

Recettes

En 2011, le nombre de passagers dans les aéroports belges était de 25.419.260 (départs, arrivées, transit et transfert). Le nombre de départs peut être estimé à 12.705.461. À titre indicatif, une taxe moyenne de 25 euros générerait donc 317.636.525 d'euros.

Expériences

En Europe, le Royaume-Uni applique une taxe sur les billets d'avions dont les montants varient de 13 GBP (environ 15 euros) en classe economy pour les courtes distances, à 188 GBP (environ 223 euros) en Business class pour les très longues distances. Le produit de cette taxe est évalué, pour la période qui va d'avril 2012 à mars 2013, à environ 2.786 milliards GBP (environ 3,3

L'Allemagne applique une taxe similaire sur les billets d'avion depuis le 1^{er} janvier 2011. Les tarifs varient entre 8 et 45 euros, en fonction de la longueur du vol. Les autorités allemandes espèrent rassembler ainsi des recettes pour un montant d'environ 1 milliard d'euros.

L'Autriche applique également une mesure de ce type en imposant une taxe de 7 à 35 euros sur les vols, en fonction de leur longueur.

La France applique une « taxe de solidarité » dans le but d'alimenter la lutte mondiale contre les grandes pandémies. Le montant varie de 1 à 40 euros. En 2012, le système a rapporté 185,3 millions €. En dépit de l'opposition suscitée au moment de son lancement, cette nouvelle taxe n'a finalement eu aucune incidence négative sur le trafic aérien et l'emploi dans le secteur. Les revenus n'ont pas davantage souffert des conséquences de la crise financière.³

[1] HM Revenue & Customs, Air Passenger Duty (APD) Bulletin, Mars 2013, <https://www.uktradeinfo.com/Statistics/Pages/TaxAndDutybulletins.aspx> (site consulté le 13/05/2013)

³ H. Emmanuelli, Rapport d'information sur la taxe sur les billets d'avion et l'utilisation de ses recettes, Assemblée nationale, Paris, 12 juillet 2011, p.7.

AUTRES MESURES ÉCOFISCALES

Introduction

Les mesures de fiscalité verte décrites précédemment afin de rendre la fiscalité sur l'énergie et les véhicules plus écologique ne constituent aucunement une liste exhaustive de mesures. Il en existe beaucoup d'autres, taxes liées à l'environnement ou suppression de subsides dommageables à l'environnement, qui permettent également d'améliorer la qualité de notre environnement et, par là, de jeter les bases d'une économie plus verte. Nous formulons trois mesures complémentaires :

- 1) une **taxe sur les pesticides**, différemment appliquée en fonction du type d'utilisateurs, permettrait non seulement de limiter les impacts négatifs de ceux-ci (santé, environnement, biodiversité, etc.) mais également d'inciter au développement d'alternatives durables ;
- 2) **taxe sur le gaspillage alimentaire** et les aliments à fort impact environnemental permet de rétablir une cohérence fiscale tout en encourageant le don de biens alimentaires ;
- 3) un **réajustement du revenu cadastral et du précompte immobilier** devrait rendre la ville plus attrayante et, ainsi, limiter l'exode urbain et toutes ses répercussions négatives en termes d'espace, de mobilité, etc. Le bonus logement qui relève à présent de la compétence des autorités régionales peut jouer un rôle incitatif en la matière.

FICHE 10. TAXE SUR LES PRODUITS PHYTOSANITAIRES (PESTICIDES)

Contexte

L'utilisation des produits phytosanitaires engendre un ensemble d'incidences importantes directes et indirectes à la société. Ces effets sont très importants puisqu'ils vont des coûts des analyses récurrentes de résidus imputées au secteur de l'eau (quand il ne s'agit pas de coût de dépollution de celle-ci !) à l'impact grave de ces molécules sur les écosystèmes et la biodiversité ainsi que la santé des utilisateurs, indirectement des consommateurs.

Description de la mesure

En vue d'encourager une réduction de l'utilisation des pesticides, il y a lieu d'instaurer une taxe, appliquée à la dose d'utilisation prescrite par l'agrément pour l'usage le plus courant du produit concerné et modulée en fonction de la toxicité des matières actives. La taxe est donc liée à la fréquence d'utilisation plutôt qu'au poids de la matière active et à la toxicité du produit.

Le taux de la taxe devrait être tel qu'elle entraîne un effet dissuasif. Refléter les coûts externes de l'utilisation des pesticides serait une manière possible pour évaluer ce taux.

Pour les produits professionnels, le montant de la taxe serait fixé à hauteur de 5 € en moyenne pour le traitement d'un hectare, montant auquel serait appliquée une modulation en fonction de la toxicité des matières actives utilisées. L'enrobage des semences est également visé par cette disposition. La fréquence d'utilisation étant proche de 4,9 en Belgique, la taxe serait de l'ordre de 25 € par hectare. La fréquence d'utilisation est globalement liée à la valeur de la production, ce qui donne à la taxe un impact sur le produit de la culture relativement équivalent pour chaque culture.

Pour les produits amateurs, le montant de la taxe serait nettement plus important (500 €/ha) afin d'imputer les coûts externes plus élevés à la société liés notamment aux impacts plus importants sur l'environnement et la santé en raison du non respect des conditions d'utilisation ainsi qu'à la

récupération des emballages et de la gestion des déchets. La taxe devrait également être modulée en fonction de la toxicité des produits utilisés.

Recettes

La taxe sur les produits professionnels devrait dégager plus de 32 millions d'euros de recettes (en 2010, en Belgique, 1.337.303 ha exploités x 4.9 – fréquence d'application moyenne des pesticides à vérifier dans le PRPB. – x 5 €). Pour les particuliers, les quantités utilisées pour des usages non professionnels sont, d'après les études existantes, de l'ordre de 6 à 10 % de celles des usages professionnels. En faisant l'hypothèse d'une dose moyenne appliquée identique, la surface d'application serait de l'ordre de 120 000 ha (surface fictive correspondant à une application). A supposer que la taxe ait un effet dissuasif de l'ordre de 50 %, il en résulte 30 millions d'euros de recettes.

Par ailleurs, comme l'affirme la FAO (Food and Agriculture Organisation), une taxe sur les pesticides aura d'autant plus d'effets sur l'environnement si celle-ci est associée avec d'autres politiques (conseils, subventions et réglementations) et dont le produit est, comme en Suède, affecté à des objectifs analogues. Il est ainsi conseillé que le revenu de la taxe serve également à aider le secteur à amorcer une conversion vers des modes de production soutenables (agriculture biologique par exemple). En aidant au développement et à la promotion d'alternatives autres que l'agriculture biologique, la dépendance aux pesticides devrait s'en trouver réduite, tout comme la nécessité de recourir aux pesticides.

Enfin, une clé de répartition pourrait être définie entre les régions, sur base des cultures et du nombre de ménages, et l'argent utilisé pour soutenir le développement de politiques comme Natura 2000, la Directive Cadre Eau, etc.

Expériences

En 1994, la Suède a introduit une telle taxe auprès des fabricants et importateurs de pesticides afin d'encourager les pratiques agricoles durables et de réduire les risques pour l'environnement. Le taux de la taxe est déterminé en fonction de la composition des produits (initialement fixé à 4 SEK (0,86 euro) par kilo de matière active, le taux atteint aujourd'hui 30 SEK (3,38 euros)). Les recettes dégagées, 59 millions SEK (6,68 millions euros) en 2005, servent principalement à financer des mesures de lutte contre la pollution. Cette mesure, conjuguée à d'autres politiques (interdiction des matières actives les plus dangereuses, formation sur les techniques d'épandage de pesticides, soutien à l'agriculture biologique, etc.), a contribué à réduire de 65 % l'utilisation des pesticides sur la période 1985-2003.

FICHE 11. TAXE SUR LE GASPILLAGE ALIMENTAIRE ET LES ALIMENTS À FORT IMPACT ENVIRONNEMENTAL

L'alimentation représente 1/3 de l'empreinte écologique des belges. Or, chaque année, le secteur de la distribution est responsable de la perte de 90.000 tonnes de produits alimentaires. Si certains magasins décident de donner une part de leurs invendus, nombreux sont encore les distributeurs qui préfèrent détruire ces produits. Cette préférence pour la destruction de produits alimentaires est notamment encouragée par une fiscalité absurde. Notre proposition permet de rétablir une cohérence fiscale tout en encourageant le don de biens alimentaires.

Contexte

Chaque année en Europe, près de 50 % des produits alimentaires sains et comestibles sont gaspillés tout au long de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, producteurs, distributeurs et consommateurs partagent la responsabilité de cette situation. Alors que 79 millions de citoyens de l'Union européenne (UE) vivent sous le seuil de pauvreté et que 16 millions de personnes, 150.000 en Belgique, dépendent de l'aide alimentaire, qu'ils reçoivent d'organismes de bienfaisance, les déchets alimentaires représentent 89 millions de tonnes par an (soit 179 kg par personne). Selon les prévisions, en l'absence de mesures adéquates, cette quantité pourrait être portée à 126 millions de tonnes en 2020, soit une augmentation de 40 %.

Selon la Copidec⁴, le déficit budgétaire global lié au gaspillage alimentaire s'élève en Belgique à 1,4 milliards d'euros par an.

Si le gaspillage alimentaire a des conséquences socio-économiques évidentes, il est également source de lourdes conséquences environnementales. La décomposition du déchet alimentaire produit du méthane, gaz à effet de serre 21 fois plus puissant que le dioxyde de carbone. Mais surtout, la production, la transformation et la distribution de ces denrées gaspillées ont nécessité de nombreuses ressources pour rien : gaspillage d'eau, d'énergie, pollution des sols et eaux en engrais et pesticides utilisés en pure perte, augmentation du trafic routier, etc.

Les campagnes de sensibilisation des ménages sont de plus en plus nombreuses. Mais cela ne couvre qu'une partie du problème. Le gaspillage alimentaire n'est pas seulement dû aux ménages, mais surtout à l'industrie agroalimentaire. Les quantités gaspillées en Europe sont en moyenne de 90 kg par personne et par an pour les consommateurs, alors qu'elles s'élèvent à 190 kg aux stades de production, de transformation et de vente.

⁴ Conférence Permanente des Intercommunales wallonnes de gestion des Déchets.

En Belgique, la répartition des pertes alimentaires est la suivante :

Répartition des pertes alimentaires en Belgique⁵

Catégorie	Répartition en %	Répartition en tonnes
Industrie alimentaire	63 %	2.300.000
Ménages	25 %	900.000
Horeca	8 %	300.000
Commerce de détail	2,5 %	90.000
Total	98,5 %	3.590.000

Si le secteur de la distribution n'est responsable que de 2,5% du gaspillage alimentaire en Belgique, une fiscalité absurde incite à la destruction des produits alimentaires encore consommables plutôt qu'à leur don.

Actuellement, lorsqu'un assujéti à la TVA, ici le magasin ou la grande surface, a acheté des denrées alimentaires en exerçant un droit à déduction de la TVA lors de cet achat, il doit payer la TVA au Trésor lorsqu'il donne gratuitement ces biens. Le bénéficiaire ne paye donc rien, c'est le donateur qui doit calculer la TVA due sur base du prix d'achat, ou, à défaut de prix d'achat, sur le prix de revient, déterminés au moment où s'effectuent ces opérations.

Lorsque les invendus alimentaires sont détruits, le commerçant bénéficie de l'exonération de la TVA. Il est par conséquent aujourd'hui plus avantageux fiscalement de détruire que de donner ces invendus alimentaires

Par ailleurs, lorsque des denrées alimentaires sont importées en Belgique en provenance d'un État extra-européen, en vue d'être distribuées aux personnes nécessiteuses, cette importation est exonérée de la TVA, alors que dans une situation belgo-belge, la TVA est due.⁶

Description de la mesure

Pour remédier à cette situation socialement injuste et absurde d'un point de vue environnemental, nous proposons que les biens alimentaires donnés aux associations bénéficient de l'exonération de la TVA tout comme les biens valorisés énergétiquement.

Cette mesure devrait inciter les commerçants à donner plus facilement leurs biens alimentaires aux organismes philanthropiques et ainsi éviter que des aliments, toujours consommables, ne servent de combustibles, alors que la demande des organisations caritatives ne fait qu'augmenter.

⁵ Roels K. & Van Gijseghe D., *Verlies en verspilling en de voedselketen*, département Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie, Bruxelles, 2011.

⁶ Laouej A. et al., *Proposition de loi modifiant l'article 12 du Code de la taxe sur la valeur ajoutée en vue d'encourager fiscalement les dons de biens de première nécessité en surplus de stock à des organismes à caractère charitable, humanitaire ou philanthropique agréés*, Sénat de Belgique, 15 mai 2013.

FICHE 12. RÉVISION DE LA FISCALITÉ LIÉE AU LOGEMENT ET BONUS LOGEMENT

Un ajustement du revenu cadastral et du précompte immobilier peut rendre la ville plus attrayante et limiter les déplacements automobiles. Il peut par ailleurs stimuler l'amélioration de la performance énergétique des habitations. Les nouvelles compétences confiées aux régions en matière de bonus logement peuvent en outre être mises à profit pour orienter l'urbanisme et favoriser les prestations énergétiques. De plus, les recettes générées par ce bonus peuvent être affectées de manière socialement plus juste.

Contexte

Habiter en ville a de nouveau la cote, principalement chez les jeunes, de sorte que le phénomène d'exode urbain s'est enrayé. Nous assistons toutefois depuis quelques années à un phénomène d'exode sélectif. Dès qu'ils fondent une famille, les jeunes quittent de nouveau la ville, à cause du manque d'espaces verts, de la circulation routière et du manque de disponibilité d'habitations familiales (comprenez : avec un jardin) à un prix abordable. En quittant la ville, les jeunes familles augmentent la pression sur les espaces ouverts non-urbains, elles augmentent la circulation routière, réduisant de ce fait l'espace disponible pour les transports en commun... Dans la foulée de ce mouvement, la population urbaine se fait plus uniforme et elle se paupérise... Une discrimination positive de l'habitat urbain contribuerait à inverser cette tendance.

À l'heure actuelle, nous assistons plutôt à une discrimination à l'encontre des habitants des villes. Habiter en ville coûte cher. Le calcul du revenu imposable d'un bien immobilier est basé sur le **revenu cadastral**. Ce revenu est estimé forfaitairement sur base des revenus locatifs de 1975. Ils ont été calculés à l'époque, sur la base des caractéristiques propres du bâtiment en lui-même (superficie, confort, etc.), et sur son emplacement, selon qu'il soit ou non central. Ils n'ont jamais été revus depuis 1975. Les revenus cadastraux des biens immobiliers situés en ville sont beaucoup plus élevés que ceux prévalant en zones rurales. La révision du revenu cadastral s'impose, ne fut-ce que pour des raisons d'équité.

De plus, les **centimes additionnels appliqués au précompte immobilier** sont plus élevés en milieu urbain, ce qui n'est pas totalement injustifié puisque la ville met à disposition une offre étoffée de services, ce qui n'est pas sans incidences sur le budget des autorités locales. Pour inciter à habiter, rénover et construire dans des quartiers urbains, il semble important de créer une impulsion supplémentaire, par exemple en revoyant le revenu cadastral et les taxes foncières y associées.

Sans oublier le **bonus logement**. Des voix s'élèvent en faveur de la révision, voire de la suppression totale, de cette mesure fiscale avantageuse. D'après nous, une réflexion s'impose en effet sur le sens du bonus logement tel qu'il est actuellement appliqué. Cette mesure fiscale n'a d'incidence ni sur l'aménagement, ni sur l'environnement et elle présente en outre l'inconvénient d'être redistribuée aux plus nantis. Ce bonus pousse par ailleurs le prix des habitations à la hausse, puisqu'il est appliqué de façon linéaire et qu'une partie au moins de l'avantage fiscal qu'il apporte est intégré dans les prix.

Description de la mesure

Le revenu cadastral sert de base pour calculer les droits d'enregistrement lors de l'achat d'un immeuble et pour calculer le précompte immobilier. Il existe déjà différents mécanismes qui, par le biais de l'impôt foncier, créent un incitant. C'est notamment le cas des maisons passives qui

bénéficient, en Flandre, d'une réduction sur le précompte immobilier. En outre, les régions peuvent aussi définir le précompte immobilier sur une autre base que celle du revenu cadastral.

Il s'agit donc de compétences régionales. Les possibilités dont les autorités fédérales disposent sont l'application d'une péréquation générale des revenus cadastraux et la limitation de l'indexation.

1. Péréquation générale

Depuis les années 1970, les barèmes du revenu cadastral n'ont plus été réévalués. Pourtant, celui-ci est sensé être revu au minimum tous les 10 ans, à l'occasion de la péréquation générale des revenus cadastraux. Depuis, on a observé un exode urbain massif, de nombreux quartiers en ville se sont vidés et sont restés vides. Les revenus cadastraux y restent assez élevés. Depuis 1991, ceux-ci sont annuellement indexés et sont revus vers le haut lors de rénovations complètes.

L'absence de péréquation générale a généré un déséquilibre au niveau des revenus cadastraux, nettement plus élevés dans les quartiers urbains défavorisés que dans les quartiers urbains favorisés ou dans les zones rurales. Afin de stimuler l'habitat en ville et limiter l'urbanisation rurale et péri-urbaine, une nouvelle péréquation générale des revenus cadastraux s'impose. Ainsi, les distorsions et inégalités actuelles pourront être mises de côté, la fiscalité rendue plus juste et la discrimination positive en ville réhabilitée.

2. Stimuler l'habitat en ville en limitant l'indexation

La péréquation générale constitue un processus relativement long. Dans l'attente de cette opération, l'indexation du revenu cadastral pourrait être gelée pour les habitations (dans les zones défavorisées) situées dans les zones urbaines. En outre, la réévaluation du revenu cadastral lors de la rénovation des zones urbaines pourrait être reportée afin de stimuler la rénovation de logements situés dans des quartiers urbains. Ces mesures devraient uniquement viser les propriétaires occupants.

3. Calcul du précompte immobilier sur la base d'un loyer 'objectif'

L'autre possibilité qui permettrait de rendre le précompte immobilier plus équitable et d'accroître son effet incitatif est de la compétence des régions. Les régions peuvent décider de ne plus calculer le précompte immobilier sur la base du revenu cadastral, mais plutôt en fonction d'un autre paramètre : par exemple l'écart entre un loyer « objectif » (à déterminer par type d'habitation, par quartier et en tenant compte des prestations énergétiques, etc.) et le loyer effectif. Cette taxe incitera alors les propriétaires à prendre les décisions sociales souhaitées.

4. Calcul du précompte immobilier sur la base des prestations énergétiques des habitations

Le précompte immobilier peut également être appliqué en tenant compte des prestations énergétiques des habitations, à condition toutefois d'améliorer le système des certificats de prestation énergétique de manière à en faire des rapports plus objectifs et univoques sur les performances de l'habitation. Cette prise en compte peut revêtir la forme d'une intégration directe des prestations énergétiques dans la formule de calcul ou d'une réduction sur la taxe à payer.

L'intégration dans le calcul de l'aspect énergétique stimule les investissements publics en faveur d'une utilisation rationnelle de l'énergie. Dans ce cas, les retombées positives de cet investissement bénéficient au propriétaire, contrairement à ce qui se passe, dans le cas des

locations, pour la facture énergétique. Cette mesure offre dès lors la possibilité de combler un manque dans notre instrumentaire en faveur des économies d'énergie et de la maîtrise du climat.

L'autre aspect qui rend le précompte immobilier intéressant, c'est que contrairement à l'impôt des personnes physiques, les expatriés doivent également l'acquitter.

5. Rendre le bonus logement plus sélectif et incitatif

Le bonus logement, sous sa forme de mesure fiscale linéaire, coûte cher alors qu'il n'a que peu voire pas de sens. Nous proposons dès lors une utilisation plus sélective des moyens budgétaires, mais aussi de donner à ce bonus un effet incitatif. Pour ce faire, les autorités peuvent commencer par l'aménagement en intégrant l'emplacement d'une habitation dans les paramètres de calcul du bonus. Plus il est mauvais ou difficilement accessible, moins le bonus est avantageux. Ensuite, les prestations énergétiques peuvent, elles aussi être prises en compte dans le calcul du bonus, à l'instar du rapport entre le prix de location réel et le prix de location de référence. Enfin, il semble évident que cette mesure doit être rendue plus sociale, par exemple en intégrant la superficie de l'habitation dans les paramètres ou en liant le bonus aux revenus et en permettant la déductibilité des prêts sociaux.

Cette méthode plus sélective offre l'avantage supplémentaire de supprimer son incidence sur la hausse des prix.

Recettes

Les villes et communes tirent une grande part de leurs ressources financières des revenus issus des impôts fonciers. Pour la plupart d'entre elles, il s'agit de leur principale source de revenus.

Il est très difficile d'estimer réellement le rendement d'une péréquation du revenu cadastral. Il n'existe en effet aucune étude sur le sujet. En toute logique, une péréquation générale devrait générer des revenus supplémentaires, puisqu'elle aura une incidence à la hausse sur les prix de vente et de location, etc. Nous plaignons pour un ajustement qui soit indolore pour le budget des villes et communes, les recettes supplémentaires générées devant leur être restituées afin qu'elles les réinjectent dans leurs politiques (politique urbaine, etc.). Cela doit en outre s'accompagner d'une diminution des droits d'enregistrement.

Avec les mesures proposées, les familles seront davantage incitées à habiter en ville, ce qui se traduira également par des impacts économiques positifs : investissements privés, stimulation du commerce local, de l'économie, etc. La ville en récoltera les fruits, aussi sur le plan budgétaire. Les avantages de ces dispositions fiscales seront surtout qualitatifs : limitation de la croissance des déplacements automobiles, pression moindre sur l'espace, etc.

Mesure d'accompagnement

Ces mesures ne sont néanmoins pas dénuées d'effets pervers, parmi lesquels le risque d'attirer en ville des ménages issus de la classe moyenne au détriment des classes populaires, ce qui accentuerait davantage le phénomène de gentrification. Pour s'en prémunir, il conviendrait avant tout d'augmenter le nombre de logements sociaux, de contrôler les loyers, etc. Mais également de prévoir des mécanismes de soutien pour les ménages à bas revenus, par exemple par des frais d'enregistrement réduits, des maisons à bas prix, etc.