

TMC

Analyse de la réforme en Flandre

Recommandations pour la Wallonie

Pierre Courbe
Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 08 février 2017



Plan de l'exposé

- Réforme de la BIV en Flandre (2012)
- Effets de la réforme de la BIV
- Recommandations pour la Wallonie
- Conclusions

Réforme de la BIV en Flandre (2012)



Calcul de la BIV

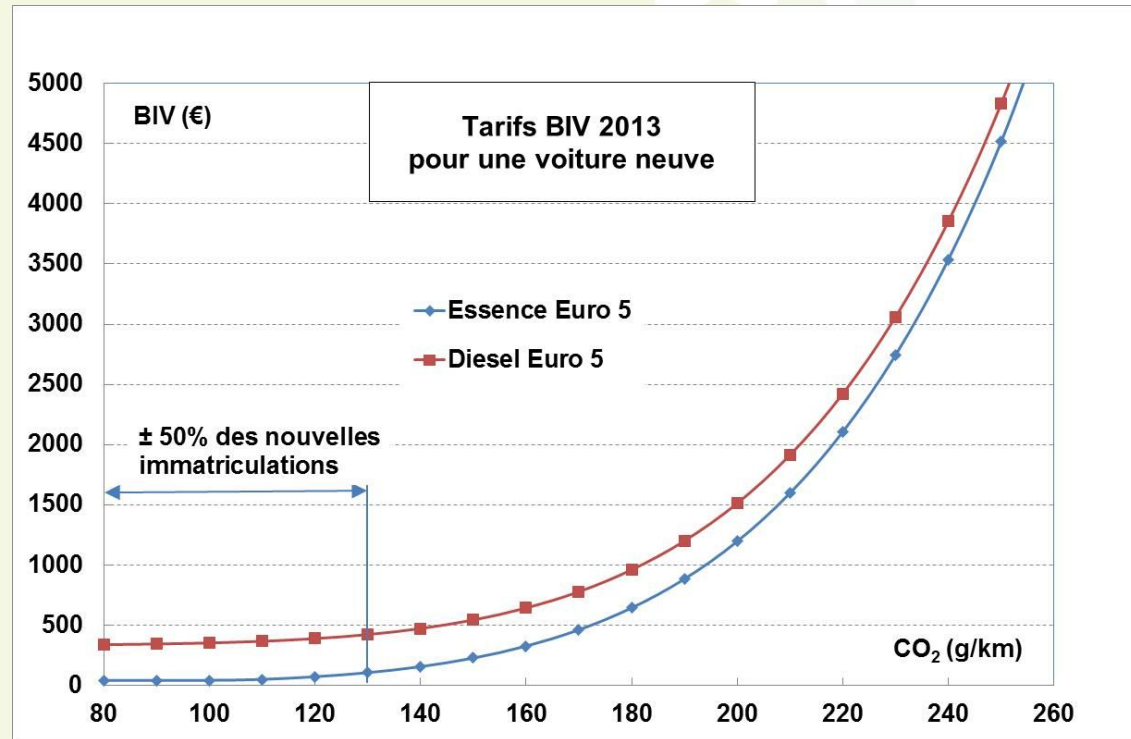
- **Objectif** : « de Vlaamse Regering het belangrijk vindt om de aankoopbeslissing van de consument te sturen. De bedoeling is dat de consument een wagen kiest die minder fijn stof en CO₂ uitstoot. »

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 4500 + c \right) * LC$$

- **Avec** :
 - CO₂ : émissions de CO₂ en cycle mixte
 - f : facteur carburant, inférieur à l'unité pour le LPG et le CNG, égal à l'unité pour l'essence et le diesel
 - x : correctif tenant compte de l'évolution planifiée des émissions de CO₂
 - c : facteur polluants locaux, fonction de la norme Euro et du carburant
 - LC : facteur âge de la voiture, diminue lorsque l'âge augmente
- **Seuils** : en 2012, la taxe ne pouvait être inférieure à 40 euros ni supérieure à 10.000 euros ; ces seuils, ainsi que le facteur c, sont indexés annuellement.

Faiblesses de la BIV

- **Complexité :**
 - illisible pour le citoyen
- **Signal-prix inaudible :**
 - loi d'évolution « horizontale » pour la majorité des véhicules (puissance 6)
 - stricte neutralité budgétaire
- **Seuil inférieur trop faible :** impact construction véhicule négligé
- **Normes Euro :** peu fiables et inutiles pour véhicules neufs



Comparaison BIV / TMC

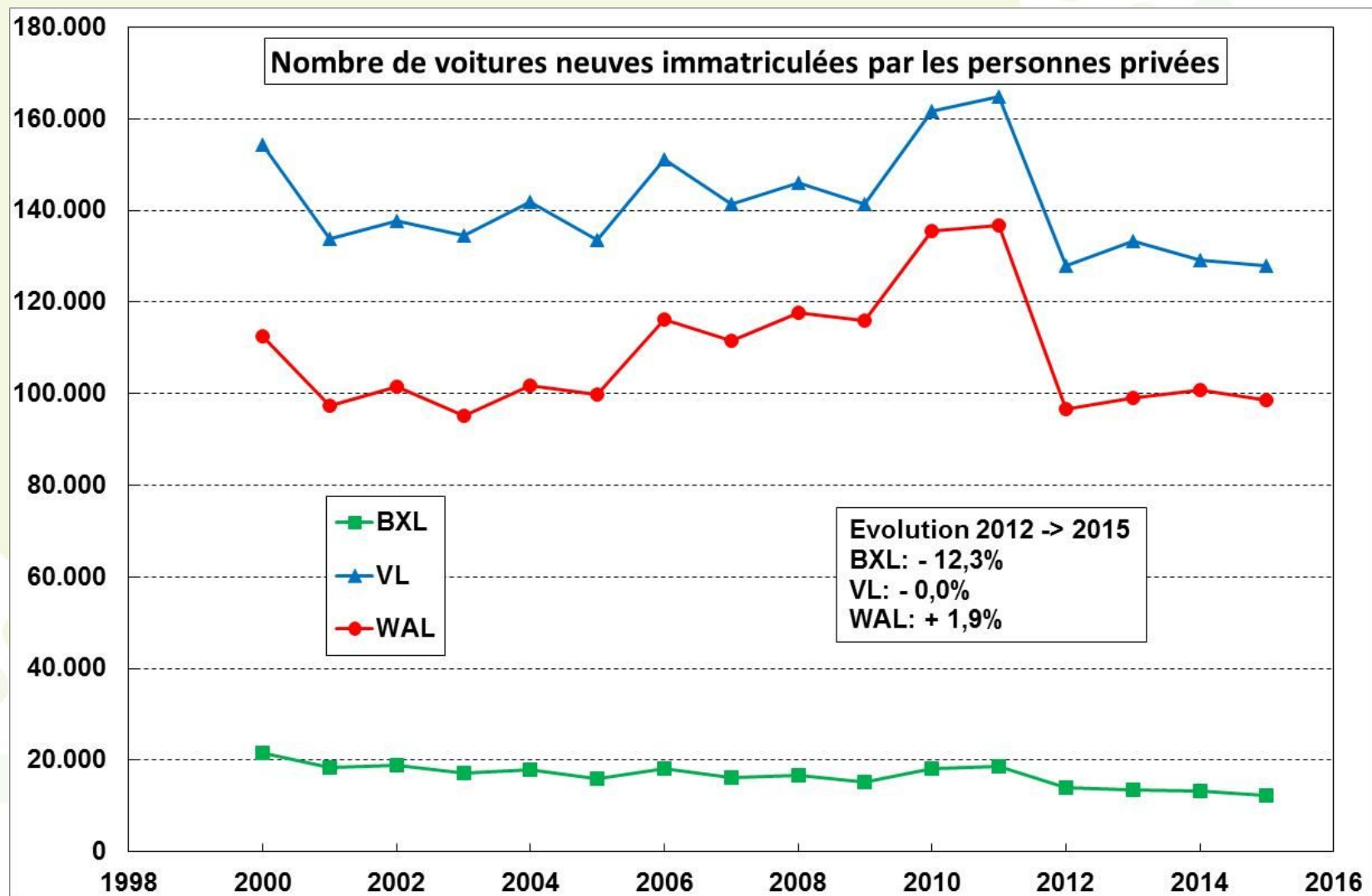
Véhicule	Carb	CO ₂	Cyl	Puissance		BIV	TMC
	D/E	g/km	cm ³	kW	CV	€	€
Kia Rio Lounge 1,1 CRDI	D	99	1120	55	6	506,2	123
Peugeot 308 SW Access 1.2	E	109	1199	81	7	105,8	123
Renault Espace Energy dCi 130	D	116	1598	96	9	571,6	495
BMW Série 5 Gran Turismo 535i	E	192	2979	225	15	1762,1	5457
Land Rover Range Rover Sport 5.0 V8	E	298	5000	405	24	10497,7	7457

Véhicules neufs Euro 6, année 2016

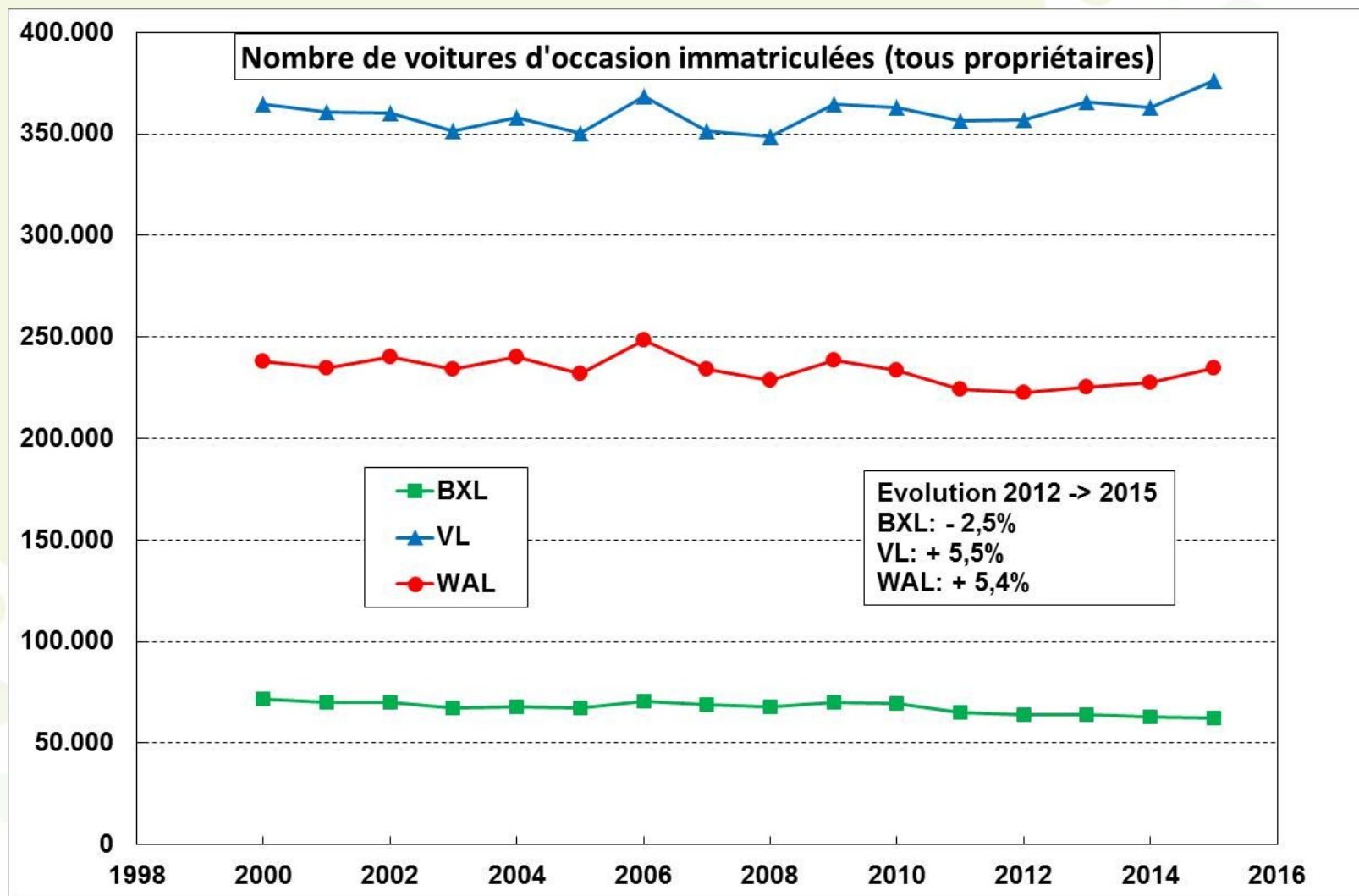
Effets de la réforme de la BIV



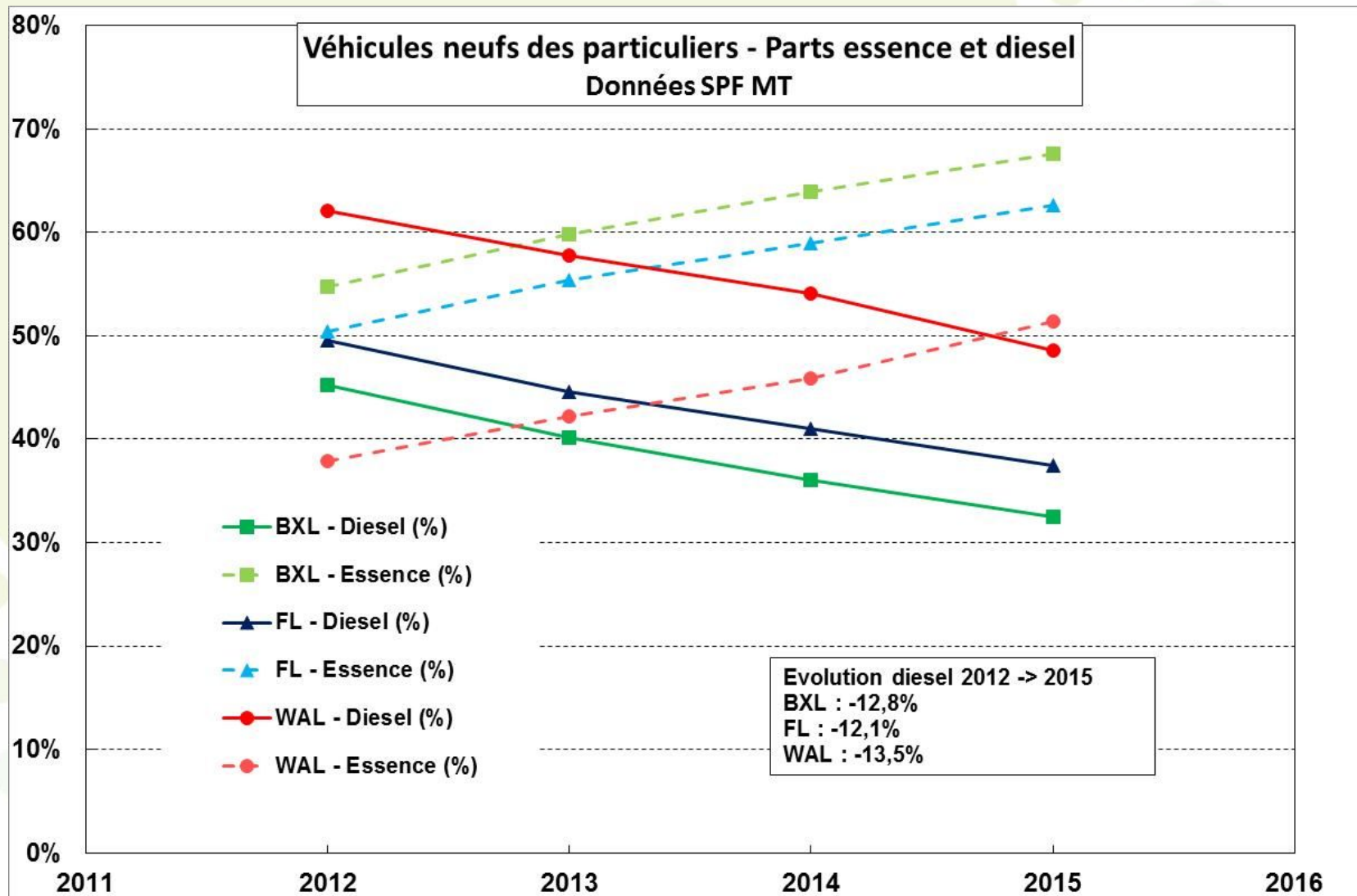
Immatriculations de voitures neuves



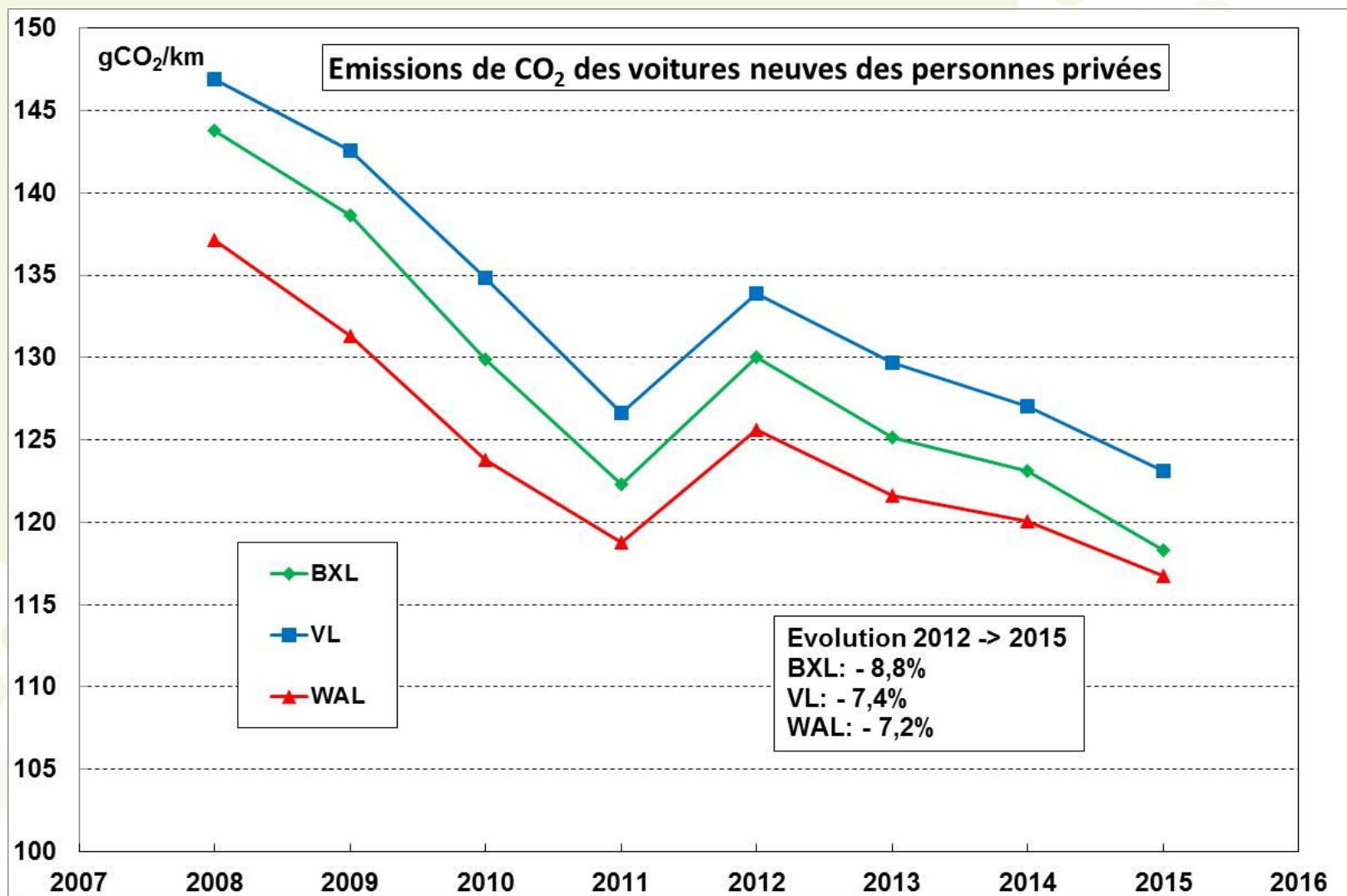
Marché de l'occasion



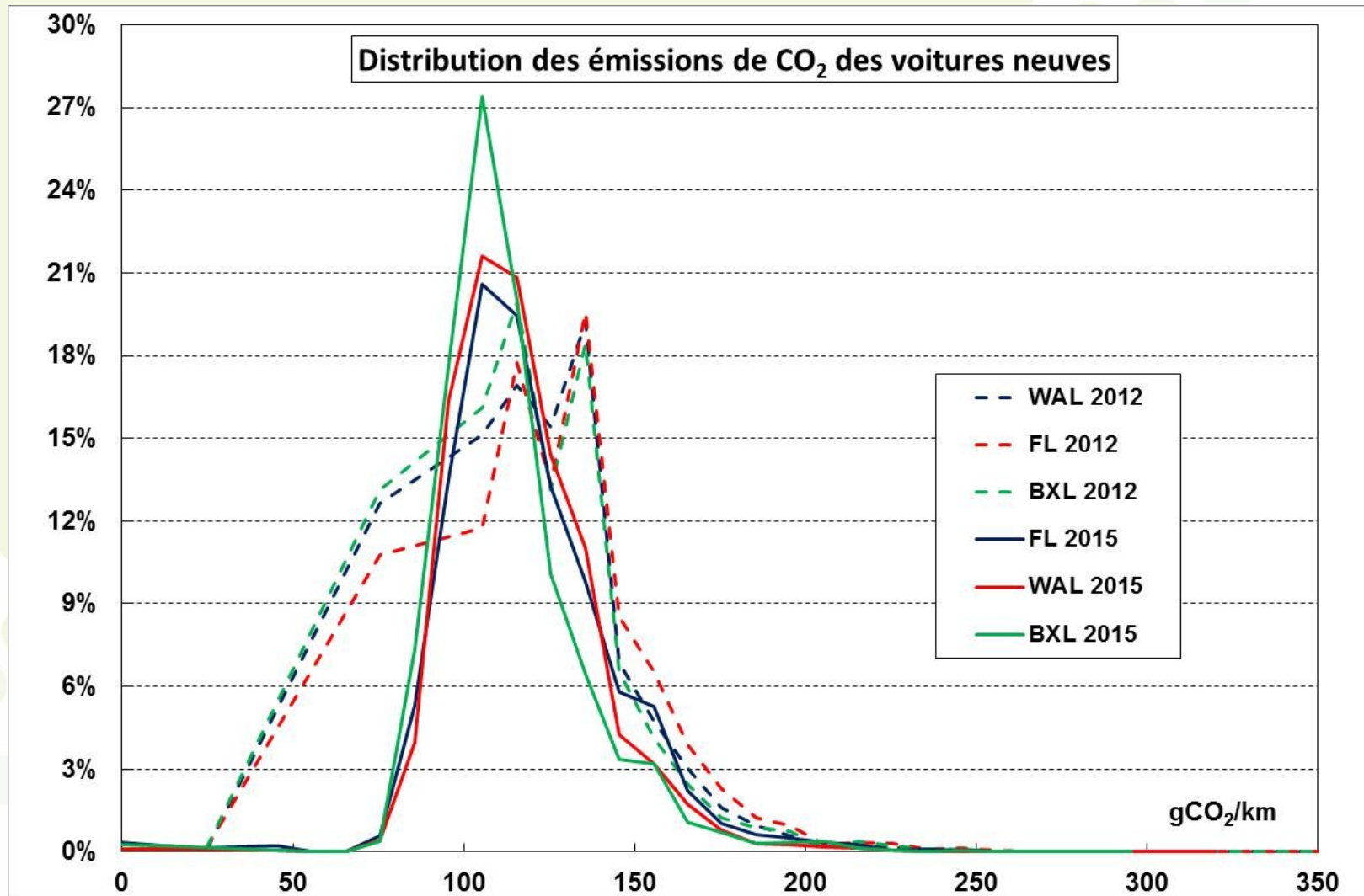
Répartition essence / diesel



Evolution émissions de CO₂



Distribution des émissions de CO₂



Réforme de la BIV - Conclusions

- **La BIV réformée ne répond pas à l'objectif annoncé :**
pas d'effet déterminant en termes de réorientation du marché des véhicules neufs achetés par les particuliers
- **Ceci était prévisible**
vu la faiblesse du signal-prix

Recommandations pour la Wallonie



Objectifs pour la TMC

- **Orienter les achats vers les véhicules à faibles émissions**
Emissions CO₂ transport Wallonie 1990-2014: + 25,8%
- **Orienter les achats vers les véhicules moins dangereux**
Routes wallonnes 2015: 326 tués, 15.194 blessés
- **Tout en**
 - Limitant l'effet régressif de la TMC
 - Améliorant la lisibilité de la TMC et son acceptabilité

Points d'attention

- **L'équation « *voiture neuve* = *voiture verte* » est fausse**
 - Ecart « officiel-réel » augmente (dieselgate)
 - Effets pervers de certaines nouvelles technologies
- **La puissance de promotion des constructeurs est de loin supérieure à la capacité d'information des pouvoirs publics - qui disposent d'un outil spécifique: la fiscalité**
- **L'utilisateur a intérêt à acheter une voiture qui corresponde à ses besoins réels de mobilité**
 - Une voiture plus raisonnable est une voiture moins chère à l'achat
 - Mais également à l'utilisation (assurance, entretiens, carburant, ...)

(1) Augmenter le montant moyen

Pour délivrer un signal-prix audible et efficace :

- Véhicules différents => TMC différentes

Si neutralité budgétaire

- Soit au-delà de la fiscalité automobile
- Soit dans son cadre – 2 possibilités :
 - diminuer la TC et augmenter la TMC
 - diminuer la TMC des véhicules d'occasion et augmenter la TMC des véhicules neufs

(2) Baser la TMC sur CO₂ et kW

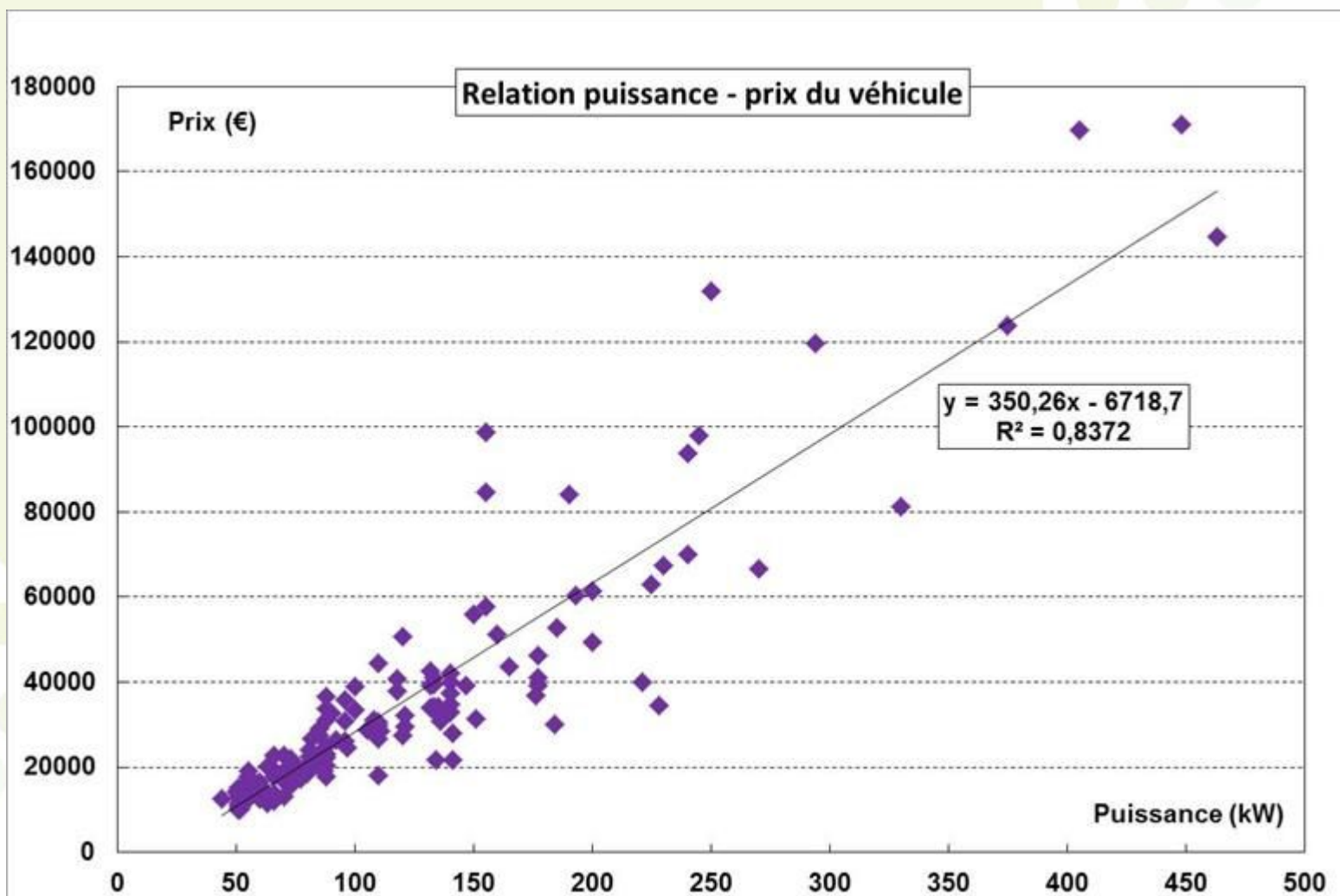
Emissions de CO₂ :

- Réponse à défi climatique
- Données plus « fiables » que polluants locaux (cfr dieselgate)
- Alternative: masse du véhicule (kg), bon indicateur de sa consommation d'énergie (cfr règlement (CE) N° 443/2009: masse = paramètre d'utilité)

Puissance mécanique :

- Indicateur de la dangerosité pour les tiers :
« les statistiques établissent que plus un véhicule est puissant, plus la fréquence et la gravité des accidents sont élevées » (AXA, 2016)
- Indicateur du prix du véhicule

Puissance mécanique et prix d'achat



(3) Des formules simples et lisibles

« L'intelligibilité de la loi fiscale doit devenir un souci constant. C'est une exigence d'équité entre les contribuables, une garantie d'efficacité des mesures incitatives qui ne peuvent être utilisées à leur plein potentiel si elles ne sont pas comprises »

Conseil des prélèvements obligatoires (France), 2009

Loi d'évolution linéaire :

- Eviter l'erreur de la BIV
- TMC = somme de deux composantes :
 - Une composante CO₂ linéaire
 - Une composante puissance mécanique linéaire

(4) Adopter un seuil minimal

Prendre en compte l'impact de la fabrication :

- 5 tCO₂éq pour ICEV et 9,6 tCO₂éq pour BEV (PE International, 2013)
- Trois pistes:
 - Un seuil unique (=> relever les 61,5 € actuels)
 - Un pourcentage du prix d'achat
 - Un montant fonction de la puissance mécanique du véhicule (option à retenir)

(5) Anticiper les évolutions techniques

Prévoir des révisions en fonction de l'évolution des émissions de CO₂ :

- Objectifs CO₂ 2021: 95 g/km
- Objectifs 2025 et 2030 à fixer
- Conversion NEDC – WLTP

Disparition progressive des moteurs thermiques :

- VEs: zéro CO₂ à l'utilisation
- Masse influence fortement la consommation énergétique
- Masse : donnée disponible, sur laquelle il est difficile de tricher, aisément vérifiable

(6) Être technologiquement neutre

Incertitudes :

- Evolutions techniques rapides
- Respect des normes d'émissions à géométrie variable
- Consommations énergétiques annoncées par les constructeurs peu fiables

Pas de boni pour certaines motorisations (VEs, hybrides, gaz, ...) :

- La dangerosité ne dépend pas de la motorisation – mais de la puissance
- VEs et hybrides réservés à clientèle aisée
- *« Nous ne pensons pas que l'octroi d'un bonus sur l'achat de certains véhicules puisse se justifier d'un point de vue environnemental. On a vu [...] que la taxation du transport était loin de couvrir ses effets externes. Il n'y a donc aucune raison de subsidier une activité de transport routier, fût-elle la plus propre qui soit »*

(Conseil supérieur des Finances, 2009)

(7) Accroître la dégressivité fct âge

Agir le plus en amont possible :

- Achat déterminant : véhicule entre dans le parc pour y rester des années (âge moyen parc BE: 8 ans, 8 mois, 24 jours)
- Importance de donner signal-prix au moment de l'achat

Opter pour la lisibilité et l'équité :

- Grille actuelle peu lisible
- Dégressivité BIV plus forte et plus simple : - 10% par an
- Personnes ayant peu de moyens achètent plus sur le marché de l'occasion

CONCLUSIONS



Une occasion unique à saisir

- **Une réforme annoncée de longue date :**
 - DPR 2009 : *« modifier pour 2011 le calcul de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation en fonction de l'émission de CO₂ et des principaux polluants (micro-particules, dioxydes d'azote, bruit, etc.) ainsi que de la consommation. »*
 - DPR 2014 : *« intégrer, en concertation avec les autres Régions, des critères environnementaux dans les taxes de circulation et de mise en circulation en veillant à ne pas pénaliser les citoyens qui n'ont pas les moyens d'acheter des voitures neuves qui polluent moins. »*
- **Importance d'une TMC qui « équilibre » la promotion des constructeurs :**
 - La TMC a fait ses preuves (NL notamment)
 - Intérêt pour le citoyen (voiture + modeste = moins chère)
 - Intérêt pour la société (diminution consommation énergie, amélioration sécurité routière)

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

p.courbe@iew.be

