

## L'augmentation de la taxe de mise en circulation

- Session : 2016-2017
- Année : 2017
- N° : 383 (2016-2017) 1
  
- Question écrite du **30/06/2017**
  - de LEGASSE Dimitri
  - à LACROIX Christophe, Ministre du Budget, de la Fonction publique, de la Simplification administrative et de l'Energie

À partir du 1er septembre, une nouvelle procédure de tests de consommation des voitures neuves entre en vigueur. Étant donné que le niveau d'émission de CO2 entre en considération dans le calcul de la taxe de mise en circulation et que les résultats devraient être plus élevés avec ce nouveau test, la taxe de mise en circulation augmenterait via les écomalus.

Cela serait d'application à partir du 1er septembre 2018 pour les nouvelles voitures.

Avec cette nouvelle procédure, Monsieur le Ministre a-t-il déjà une estimation du nombre de véhicules qui pourraient dépasser les 145g de CO2/km ?

Les conducteurs de véhicules plus anciens doivent-ils s'attendre aussi à une augmentation des taxes sur leur véhicule ?

- Réponse du **14/07/2017**

- de LACROIX Christophe

Effectivement, à partir du 1er septembre 2017, une nouvelle procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (appelée WLTP pour Worldwide Light Duty Vehicle Procedure) sera mise en place au sein de l'Union européenne. Cette nouvelle procédure d'essai vise à mesurer les émissions de dioxyde de carbone (CO2) et la consommation des véhicules légers. Elle remplacera le cycle actuel d'homologation des consommations appelé NEDC (New European Driving Cycle), lequel est en vigueur au sein de la CEE depuis 1973.

La raison de ce changement de méthode de mesure des consommations s'explique par le fait que le cycle d'homologation actuel semble dépassé. En effet, lorsque les États membres de l'UE ont mis au point ce cycle, déjà dans un souci de limitation des émissions de gaz nocifs dues au transport routier, ce dernier était considéré comme suffisamment représentatif de l'état de la circulation à l'époque. Ce n'est plus le cas à ce jour compte tenu, notamment, de la densité du trafic, des nouvelles conditions de conduite difficilement comparables et de l'évolution constante de la technologie des

véhicules. Précisons que le test NEDC est uniquement réalisé en laboratoire.

Certains constructeurs, ayant acquis avec le temps une grande maîtrise du cycle d'homologation NEDC, parviennent à optimiser leurs véhicules en fonction de ce test en laboratoire de manière à obtenir de meilleures performances de consommation possible. De nombreux conducteurs ont ainsi pu constater que l'écart entre la consommation réelle des voitures et celle annoncée par les constructeurs est parfois important.

La nouvelle procédure WLTP devrait pallier ces dysfonctionnements en établissant des conditions d'essai plus proches de la réalité (en incluant notamment des tests sur la voie publique et non plus exclusivement en laboratoire). Ceci devrait permettre de mesurer de manière plus réaliste la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. Quant à la mise en place de la procédure WLTP, elle se fera progressivement, en commençant à partir du 1er septembre 2017 par les réceptions (à savoir l'homologation des nouveaux modèles) pour être étendue à partir du 1er septembre 2018 à toutes les voitures particulières neuves. Les véhicules de fin de série, mesurés conformément au modèle actuel (NEDC), pourront, quant à eux, encore être mis sur le marché jusqu'au 31 août 2019. Eu égard à ce qui précède, à compter du 1er septembre 2019, toutes les voitures particulières neuves mises sur le marché devront être soumises à la procédure WLTP.

Dans le cadre de l'étude relative à la fiscalité des véhicules que j'ai lancée auprès des universités, cet aspect sera examiné.

Dans ce cadre, des contacts seront pris avec le secteur.

J'ai par ailleurs déjà rencontré le secteur qui a des propositions à faire valoir.

Il est évident qu'il faudra tenir compte de cette nouvelle échelle d'émissions de CO<sub>2</sub>, sans toutefois pénaliser les acquéreurs sur la base de l'échelle actuelle. Il faudra probablement, soit déterminer une table de conversion, soit maintenir deux grilles tarifaires de l'écomalus en fonction des deux procédures.

En tout état de cause, ces principes devront être considérés dans le cadre de la réforme de la fiscalité des véhicules.

À ce jour, aucune projection quantitative n'est disponible au sein de mon Administration puisque les tests d'homologation ne seront encodés qu'à dater du mois de septembre prochain et transmis à partir de l'automne à mon Administration fiscale par la Direction pour l'Immatriculation des véhicules (DIV) du SPF Mobilité et transport. À partir de l'automne 2017, la DIV devrait donc fournir aux administrations régionales deux champs informatiques différents en matière de CO<sub>2</sub>. Le premier renseignera, lorsqu'il est connu, le taux établi selon la norme ancienne NEDC. Le second reprendra, lorsqu'il est connu, le taux établi selon la nouvelle norme WLTP.

Enfin, pour les véhicules plus anciens et les cas de revente de ces véhicules, il devra y avoir, comme dit ci-dessus, un exercice de conversion ou le maintien de deux échelles de valeurs et de deux échelles de tarifs également, afin justement de ne pas pénaliser les citoyens sur la base de la mise en place de la nouvelle procédure d'essai.