

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

---

22 FÉVRIER 2006

---

## **PROPOSITION DE DÉCRET**

**modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus  
visant à instaurer une taxe de circulation  
tenant compte de la composition familiale**

déposée par

MM. M. de Lamotte et Consorts

## DÉVELOPPEMENT

### A. Le contexte

L'automobile est un moyen de transport incontournable dans nos sociétés modernes. Ce serait un leurre de vouloir faire abandonner la voiture. Celle-ci répond à la flexibilité croissante du temps de travail et remplit un rôle social indéniable. Par ailleurs, son usage est inévitable dans certaines zones peu ou non desservies par des moyens de transport alternatifs.

Dans un même temps, l'automobile constitue, avec d'autres moyens de transport un sujet de préoccupation eu égard à l'accroissement des encombrements, de la pollution et des accidents qui s'aggravent.

Or la fiscalité peut constituer un levier important de la politique de mobilité. Le système fiscal peut notamment contribuer à orienter les automobilistes vers des véhicules moins polluants.

Rappelons que «la proposition de décret relatif au Code des taxes assimilées sur les revenus en vue de favoriser l'utilisation des voitures particulières plus respectueuses de l'environnement» (1) est un premier pas dans ce sens puisqu'elle modifie la base imposable des voitures particulières en substituant le barème des chevaux fiscaux par un barème prenant mieux en compte les effets des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le souci environnemental ne doit pas masquer le rôle de l'automobile dans notre société et la place qu'elle occupe au quotidien de la famille.

La présente proposition de décret vise à poser un deuxième jalon dans le domaine de la fiscalité automobile en tenant compte de la composition familiale pour l'établissement de la taxe. Cette disposition se fonde sur l'idée que le système fiscal ne doit pas être pénalisant pour les familles.

### B. Une fiscalité automobile tenant compte de la composition familiale

La composition de la famille a indéniablement des répercussions sur le type de véhicules à acquérir. A cet égard, force est de constater que la fiscalité automobile ne tient nullement compte de cette réalité. L'objectif de la présente proposition de décret est d'y remédier en prenant en compte une dimension familiale dans la fiscalité.

Deux éléments justifient la prise en considération de la famille en matière de fiscalité automobile :

- le premier élément relève de la sécurité routière. Il convient, en effet, de préconiser l'achat de véhicules comportant autant de places individuelles que d'enfants composant le ménage afin d'augmenter la sécurité des passagers ;
- le second élément concerne l'effet pénalisant du régime fiscal actuel pour les familles nombreuses qui se voient dans l'obligation d'acquérir des véhicules dont les chevaux fiscaux sont plus élevés. A partir de quatre enfants, la famille doit généralement envisager l'acquisition de véhicules plus grands, soit de type «monospace», soit de type «camionnettes familiales» (minibus), les premiers étant évidemment plus coûteux que les seconds. Ces véhicules sont généralement plus puissants, et donc, se voient, dans le système fiscal actuel, imposer davantage. Les coûts d'assurances sont également plus élevés.

Eu égard aux coûts supplémentaires, en termes de coûts d'achat et d'assurances, la présente proposition de décret vise à prévoir un régime fiscal plus favorable à la famille.

Elle envisage donc d'octroyer une réduction proportionnelle de la taxe de circulation en fonction du nombre d'enfants à charge. Il est prévu un abattement de 10 % par enfant à charge, et ce, jusqu'au cinquième enfant.

Aussi, deux plafonds sont prévus : le coefficient réducteur est plafonné à 50 % à partir du cinquième enfant et la réduction est plafonnée à 250 euros. Pour des raisons budgétaires, il paraît raisonnable de plafonner le montant de la réduction à hauteur du montant de la taxe de circulation moyenne. Ce montant a donc été déterminé en établissant, sur la base des statistiques de la Febiac de l'année 2004, le montant moyen de la taxe de circulation.

La réduction n'est accordée qu'une seule fois par ménage.

Si le ménage a plusieurs véhicules, il n'a évidemment pas le choix du véhicule qui bénéficie de la réduction. Elle est appliquée sur un seul véhicule par ménage, à savoir le véhicule dont le nombre de places correspond au minimum au nombre de personnes qui composent le ménage. Cette disposition permet d'éviter l'effet pervers de faire bénéficier de la réduction une voiture «de luxe» qui ne permet pas de contenir l'ensemble de la famille.

Si le ménage détient déjà un véhicule pour lequel la réduction est accordée, la réduction sera accordée en

(1) Voyez Doc. 190 (2004-2005) - N° 1 du Parlement wallon, du 5 juillet 2005, déposé par M. R. Thissen.

priorité sur le véhicule dont le nombre de places correspond au minimum au nombre de personnes qui composent ce ménage.

Pour bénéficier de la mesure, le redevable devra présenter au service de l'administration compétente une attestation de composition du ménage. De la sorte, la situation des familles recomposées pourra être prise en compte.

Par ailleurs, le montant plafonné de la réduction est indexé en fonction de l'indice général des prix à la consommation.

Une proposition alternative aurait pu consister à n'octroyer une réduction qu'à partir du cinquième enfant. Une telle proposition peut en effet se justifier par le fait que c'est surtout à partir du cinquième enfant que se concrétise l'obligation de passer à un véhicule de type «monospace» ou «camionnettes familiales».

Nous pensons toutefois qu'il est préférable d'opter pour une réduction par enfant à charge au nom du principe d'égalité de chaque enfant. Ce choix est également orienté par une volonté délibérée de mener une politique familiale.

### **C. Impact budgétaire**

La présente proposition de décret a indéniablement un coût financier.

Les statistiques de la Febiac de l'année 2004 permettent d'estimer la taxe de circulation moyenne en Belgique. Celle-ci est de 242,85 euros. Aussi, une réduction de 10 % par enfant à charge représente donc en moyenne 24,29 euros par enfant.

Par ailleurs, sur la base de la population wallonne 2004 (statistiques IWEPS), le nombre de personnes entre 0 et 19 ans est de 829.399.

En conséquence, l'impact financier d'une réduction par enfant à charge appliquée à la taxe de circulation représente en moyenne 24,29 euros x 829.399 enfants de 0 à 19 ans, soit 20.142.988 euros, soit 6,33 % du produit de la taxe en 2004 (318,2 millions d'euros).

L'impact financier de ce dispositif devrait pouvoir être compensé budgétairement par une réforme globale de la fiscalité automobile et notamment des dispositifs relatifs à l'eurovignette et à la taxe de mise en circulation. En effet, deux directives européennes invitent les Etats membres à réformer leur système fiscal automobile :

- une proposition de directive européenne (2) prévoit d'uniformiser les vingt-cinq systèmes de taxation automobile de l'Union européenne. Dans ce cadre, la Commission prévoit de remplacer graduellement la taxe d'immatriculation par une taxe annuelle de circulation prenant en compte les émissions de dioxyde de carbone ;
- le Parlement européen vient de se prononcer sur un nouveau cadre de tarification en matière d'eurovignette. La directive vise à encourager les Etats membres à développer des redevances et péages établis sur la base des kilomètres parcourus et de l'émission des particules nocives.

### **D. Les compétences de la Région wallonne en matière de fiscalité automobile**

Depuis les accords du Lambermont, et à partir de 2002, des impôts nouveaux relèvent de la compétence des Régions : la taxe de circulation, la taxe de mise en circulation et l'eurovignette. Les Régions sont donc compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de ces trois impôts.

Dans un souci de paix fiscale, tant pour la taxe de circulation que pour la taxe de mise en circulation, le législateur a subordonné l'exercice de cette compétence à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions si le redevable de cet impôt est une société, une entreprise publique autonome ou une asbl à activités de *leasing* (3).

En revanche, un accord de coopération n'est pas nécessaire lorsque le redevable est un particulier. C'est le cas de la présente proposition de décret puisqu'elle vise spécifiquement la personne physique.

---

(2) Proposition de directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières. Document COM(2005) 261 final, 2005/0130 (C.N.S.) du 5 juillet 2005.

(3) Voyez l'article 6 de la loi du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et extension des compétences fiscales des Régions.

# PROPOSITION DE DÉCRET

## modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus visant à instaurer une taxe de circulation tenant compte de la composition familiale

### Article premier

Au Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, modifié par la loi du 25 janvier 1999, un article 16 bis libellé comme suit est ajouté :

«*Art. 16 bis.* – Pour les voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de celles dont le redevable de la taxe est une société au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de *leasing*, la taxe fixée conformément au barème de l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, A, est réduite de 10 %, 20 %, 30 %, 40 % et 50 % de son montant lorsque le redevable de la taxe a respectivement un, deux, trois, quatre, cinq ou plus enfants à charge. Le montant de la réduction est plafonné à 250 euros.

La réduction visée à l'alinéa précédent n'est appliquée qu'une seule fois par ménage sur le véhicule

dont le nombre de places correspond au minimum au nombre de personnes qui composent ce ménage.

Pour bénéficier de cette réduction, le redevable de la taxe fournira une attestation de composition du ménage.».

### Art. 2

A l'article 11 du même Code, insérer, après les termes «litteras A et C», les termes «, la réduction visée à l'article 9, littera A bis».

### Art. 3

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

M. de LAMOTTE  
D. FOURNY