La fiscalité verte en Belgique

Octobre 2011

FGTB wallonne

1. Introduction

La FGTB wallonne souscrit aux objectifs d'une fiscalité verte.

Il s'agit d'un instrument important pour faire face aux défis des changements climatiques et de la transition vers une économie sobre en carbone et plus respectueuse de l'environnement. Une fiscalité verte cohérente peut contribuer efficacement à faire évoluer les comportements de tous les acteurs économiques.

La fiscalité verte permet également de répercuter dans le prix des biens et services, certains coûts environnementaux et sociaux qui sont actuellement indûment supportés par la collectivité et les générations futures : l'impact de la pollution de l'air, de l'utilisation de produits chimiques dangereux pour la santé, de l'augmentation du trafic routier, du gaspillage des ressources naturelles, etc. C'est ce que l'on appelle l'internalisation des coûts externes. Nous estimons qu'écologiquement cette internalisation des coûts doit être l'objectif central d'une fiscalité verte. En effet, c'est cette prise de conscience à travers l'intégration de ces externalités dans les prix qui poussera les agents économiques – tant les entreprises que les ménages que les autorités publiques – à prendre des décisions rationnelles au plan financier et écologique et in fine éthique. Pour répondre aux urgences climatiques, il nous apparaît nécessaire d'intégrer au moins dans un premier temps les coûts liés aux émissions de carbone aux prix des biens et services afin de faciliter l'atteinte des objectifs en matière de réduction des émissions de CO2.

La fiscalité environnementale vise en outre à mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur, c'est-à-dire à faire supporter par le pollueur le coût du dommage environnemental créé. Elle est aussi indispensable pour générer des recettes fiscales qui à leur tour financeront les politiques nécessaires à une transition vers une économie sobre en carbone et plus propre.

La fiscalité verte peut être utilisée pour limiter la production et la consommation de biens et de services polluants. Nous souscrivons également à cet objectif pour autant qu'il s'accompagnement d'une utilisation combinée de l'outil normatif. Les réglementations environnementales doivent empêcher la mise sur le marché de produits trop polluants et établir des normes environnementales aussi élevées que la technologie et l'équité sociale le permettent.

La particularité de notre approche syndicale dans ce domaine est qu'à notre sens, les mesures fiscales vertes doivent répondre à la fois aux critères de justice sociale et de protection de l'environnement. Nous souhaitons donc poser certaines balises et émettre certaines recommandations pour garantir que la fiscalité verte soit écologiquement efficace et socialement juste. C'est ce que nous nous emploierons à mettre en évidence à travers cette étude de cas et ses conclusions.

2. Que recouvre le concept de fiscalité verte dans le cadre de cette étude ?

L'analyse des mesures en matière de fiscalité verte ne se limitera pas aux seules taxes liées à l'environnement, stricto sensu (voir définitions utilisées en annexe 1), comme c'est en général le cas. Pour avoir une vision d'ensemble en Belgique, il est nécessaire d'étendre l'analyse aux redevances et incitants fiscaux.

En effet, la taxation de certains produits peut comporter plusieurs composantes fiscales. Par exemple, la taxation de certains produits énergétiques comprend, entre autres, des accises et une multitude de redevances et surcharges. Ne pas les prendre en considération donnerait une estimation erronée de la charge fiscale.

En ce qui concerne les incitants fiscaux, la Belgique a été pointée du doigt à maintes reprises par l'OCDE notamment pour la pléthore de déductions fiscales existantes. Les déductions fiscales en matière d'environnement n'échappent à cette tendance générale du système fiscal belge. A titre d'exemple, on dénombre non moins de 24 primes différentes en matière d'économie d'énergie et 4 dispositifs de financement pour les ménages wallons en plus des réductions d'impôts pour les dépenses visant à économiser l'énergie, pour les maisons économes en énergie et pour les prêts verts au niveau fédéral.

En outre, il est essentiel de décoder les signaux généraux donnés par le système fiscal belge en matière d'environnement, c'est-à-dire s'il y a des dispositions fiscales actuelles qui sont dommageables pour l'environnement. Par exemple, le régime fiscal belge pour les voitures de société ainsi que celui des cartes carburant donnent clairement un signal très négatif au plan de l'environnement en incitant à la surconsommation de la voiture. Il est également socialement inéquitable puisque la détention de la majorité des voitures de société est concentrée dans les revenus les plus hauts.

Par ailleurs, nous nous attacherons plus particulièrement à une étude de cas bien particulière à savoir la fiscalité automobile en Région wallonne.

3. Les caractéristiques de la fiscalité verte en Belgique

3.1. Une fiscalité éclatée entre tous les niveaux de pouvoir

La complexité institutionnelle belge touche la mise en œuvre d'une fiscalité verte.

Depuis 1993, l'article 1er de la Constitution définit la Belgique comme « un Etat fédéral qui se compose des communautés et des régions », les articles suivants précisent ainsi : « la Belgique comprend trois communautés : la Communauté française, la Communauté flamande et la communauté germanophone (…) et trois régions : la Régions wallonne, la Région flamande et la Région bruxelloise ». Outre cette réforme de la Constitution, ces changements institutionnels ont engendré un transfert de compétences et une modification des mécanismes de financement des entités fédérées. Ces deux derniers points restent par ailleurs la pierre d'achoppement à la formation d'un nouveau Gouvernement depuis plus de un an.

L'environnement et les matières connexes comme l'énergie ou les transports sont essentiellement de la compétence des Régions. Le niveau fédéral est encore actuellement chargé de quelques compétences comme la fixation des normes de produits, la fixation des prix de l'énergie ou encore la politique fédérale de mobilité. Toutefois, la nouvelle réforme de l'Etat en cours de négociation organise un nouveau transfert de compétences. C'est donc les Régions qui auront notamment en main la fixation des tarifs de distribution de l'électricité et du gaz et qui se verront dotées de nouvelles attributions en matière de mobilité et de sécurité routière.

Cependant, c'est l'Etat fédéral qui signe et s'engage à respecter les conventions internationales et la législation européenne tandis que les niveaux de pouvoir compétents (les Régions pour les matières environnementales) sont chargés de les mettre en œuvre.

Jusqu'à présent, la politique fiscale était essentiellement du ressort des autorités fédérales même si les entités fédérées disposaient d'un pouvoir fiscal propre suite aux différentes réformes de l'Etat, notamment en matière de déchets, d'eau ou encore de taxes de roulage. La réforme de la loi spéciale de financement négociée fin septembre 2011 accorde aux Régions une autonomie fiscale encore plus large.

La compétence en matière de fiscalité environnementale est donc éclatée entre de nombreux niveaux de pouvoir : il existe en effet des mesures fiscales à caractère environnemental prises aux niveaux fédéral et régional mais aussi provincial et communal puisque ces entités disposent aussi d'un pouvoir fiscal. Le tableau fourni en annexe 2 (non exhaustif) permet d'illustrer cette complexité à travers les seules taxes environnementales.

À titre d'exemple, si on se limite à la question de la taxation directe et indirecte du transport routier, les droits d'accises sur les carburants relèvent de l'échelon fédéral et les taxes de circulation du niveau régional. Si un ménage investit dans un chauffe-eau solaire, il aura droit à des incitants émanant de 4 niveaux de pouvoir différents…

En Belgique, la fiscalité environnementale est constituée d'un ensemble de mesures prises pour la plupart sans concertation entre les différents niveaux de pouvoir. Cet éclatement des compétences favorise un manque de vision à long terme en ce qui concerne les objectifs environnementaux et induit une utilisation peu rationnelle des deniers publics. L'OCDE dans son étude économique de la Belgique de juillet 2011 relève à ce propos : « de manière générale, il y aurait lieu de revoir la répartition des responsabilités en matière d'environnement afin de réduire les coûts imputables au manque de coordination et d'harmonisation des politiques publiques ».

3.2. Une fiscalité environnementale à réformer globalement

En Belgique, la fiscalité environnementale n'est pas une branche particulière de la fiscalité. Les mesures que l'on peut rassembler sous l'appellation « fiscalité verte » ne font pas partie d'une réforme fiscale verte pensée dans sa globalité pour orienter les comportements des agents économiques vers des comportements plus respectueux de l'environnement. La complexité institutionnelle en est en partie la cause.

La fiscalité verte belge est faite de quelques mesures fiscales récentes pour lesquelles l'objectif environnemental est clair (comme les écotaxes sur les piles et appareils photos jetables ou l'eurovignette pour les poids lourds) mais elle est essentiellement constituée de taxes plus anciennes et générales (par exemple les taxes sur les véhicules ou encore les accises sur les carburants) qui n'avaient pas à l'origine de motivation environnementale mais qui ont été pourvues de quelques modulations environnementales par la suite.

En 2007 déjà, l'OCDE enjoignait la Belgique de procéder à une réforme fiscale écologique globale.

3.3. Une fiscalité environnementale faible[1]

En Belgique, les recettes des taxes liées à l'environnement sont parmi les plus faibles d'Europe.

En 2008, la Belgique se classe en 23ème position sur 27 en termes de recettes fiscales liées à l'environnement exprimées en % du PIB. Les recettes fiscales belges représentent 2 % du PIB alors que la moyenne européenne est de 2.4 %. En outre, les recettes fiscales ont eu tendance à diminuer (-0.3 point de PIB) en Belgique sur la période 2000-2008, de même que dans beaucoup de pays européens. Voir tableau comparatif en annexe 3.

Sur ce chapitre, l'OCDE pointe aussi le fait que « la Belgique a moins recours que les autres pays à des taxes environnementales »[2]. Rapprocher le niveau des taxes environnementales belges de la moyenne européenne permettrait de dégager des recettes supplémentaires, qui pourraient venir à point pour soutenir les politiques de transition vers une économie plus sobre en carbone et plus respectueuse de l'environnement.

---

[1] Les chiffres du point 3.3. proviennent du rapport 2010 de la Commission européenne : « Taxation trends in the European Union, data for the EU Member States, Iceland and Norway »

[2] Etudes Economiques de l'OCDE, Belgique, juillet 2011

Cette évolution doit s'accompagner d'une modification de la répartition de la pression fiscale sur les différents facteurs de production : les revenus du capital et l'utilisation des ressources naturelles doivent contribuer davantage à alimenter les recettes fiscales. C'est donc bien dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité que la fiscalité verte doit évoluer.

3.4. Un recours trop important aux incitants et des incitants mal ciblés et peu efficaces

Comme mentionné ci-avant, la politique fiscale en matière d'environnement comporte un véritable arsenal de mesures d'aides en matière d'environnement. Ces incitants peuvent relever de différents niveaux de pouvoir pour un même objectif et ces aides peuvent se cumuler. C'est un réel dédale pour le citoyen et un gouffre pour les finances publiques.

Le tableau 2 en annexe 4 présente un bref aperçu des dispositifs de réductions, de déductions d'impôts et des aides directes en matière d'énergie et de véhicules propres.

Certains incitants sont mal ciblés et peu efficaces écologiquement et socialement. Relevons notamment :

- Les taux d'aides ne sont pas modulés en fonction des améliorations environnementales obtenues
- Les incitants fiscaux ne sont pas exclusivement octroyés aux rénovations des habitations existantes.
- La plupart des primes ne sont pas ciblées sur les revenus les plus bas ou octroyées proportionnellement aux revenus des demandeurs
- Les mécanismes de soutien des les ménages à bas revenus dans leurs démarches d'améliorations environnementales sont insuffisants, en particulier celui du tiers investisseur qui ne nécessite pas de sorties de fonds.
- Les primes ne doivent pas servir à sensibiliser les citoyens. La priorité doit être donnée à une meilleure information.
- La coordination entre tous les niveaux de pouvoir est insuffisante pour éviter de subventionner plusieurs fois les mêmes travaux.

En outre, certains de ces incitants peuvent être considérés comme nuisibles pour l'environnement. Ainsi le régime fiscal des voitures propres (réduction de 15% sur le prix d'achat tvac d'une voiture émettant moins de 105 g de CO2/km et de 3 % pour une voiture émettant entre 105 g et 115 g de CO2) incite à l'utilisation de la voiture. En 2010, les pouvoirs publics fédéraux ont ainsi subsidié l'achat de 112 000 véhicules pour un montant total de 213 millions d'euros[3]. En sus, la Région wallonne octroie une prime de 600 € si la voiture émet moins de 99 g. Ces réductions ne sont pas liées aux niveaux de revenus bien qu'une évaluation réalisée juge l'avantage fiscal fédéral redistributif.

Ce type de dispositif relève donc plus d'un soutien à l'industrie automobile qu'à une mesure environnementale puisqu'elle contribue à mettre in fine davantage véhicules sur les routes. En effet, le dispositif n'impose pas le retrait de l'ancien véhicule de la circulation.

---

[3] Source : rtl.info.be 9 mars 2011

Par ailleurs, le coût de la tonne de CO2 évitée se situe à un niveau trop élevé (446 € pour la première catégorie et 817 € pour la seconde) pour que la mesure soit justifiée.

Enfin, on peut se demander pourquoi les moyens publics sont affectés au soutien de la voiture individuelle alors qu'une allocation bien plus efficace pour réduire les émissions et plus équitable sur le plan social serait d'affecter ces moyens budgétaires au renforcement indispensable des transports en communs et du transport par le rail.

La plupart de ces critiques s'appliquent aussi à l'incitant pour les véhicules électriques.

3.5. Dispositions du système fiscal dommageables pour l'environnement

Le système fiscal belge comporte plusieurs dispositions dommageables pour l'environnement. Le système des voitures de société en est l'exemple le plus frappant.

En Belgique, il existe un système fiscal très avantageux pour les voitures de société. Il permet une imposition moindre tant dans le chef de l'employé que dans celui de l'employeur d'une part et la cotisation de solidarité (établie en fonction du taux d'émission de CO2, de la consommation de carburant et du type de carburant) n'est pas liée au niveau de salaire.

13 % du parc automobile est constitué de voitures immatriculées au nom d'une personne morale (2005). On estime qu'il y aurait 3 voitures de société pour 1 voiture de flotte.

Sur le plan environnemental, cette disposition fiscale a un impact non négligeable puisque le

salariés qui ont des voitures de société font davantage de trajets et des trajets plus longs d'une part

et d'autre part 79 % des voitures de société sont des véhicules diesel (contre 42 % pour le

parc de voitures privées). Or le diesel émet davantage de particules fines et de NOx.

Les détenteurs d'une voiture de société n'utilisent les transports publics que pour 1,3 % de leurs

trajets (14 % pour les salariés)[4].

Si les bénéficiaires de cet avantage possèdent en outre une carte de carburant, le coût du kilomètre supplémentaire est nul pour le salarié. La sur-utilisation de la voiture est encore accentuée.

En outre comme nous le mentionnions ci-avant, cet avantage fiscal est inéquitable d'un point de vue social puisque la détention de voitures de société est concentrée dans le dernier (10e) décile salarial (60 % des bénéficiaires)[5].

---

[4] Source : rapport du Conseil Supérieur des Finances, « La politique fiscale et l'environnement », septembre 2009
[5] idem

Les voitures de société devraient être imposées de la même manière que les salaires, ce qui conduirait à diminuer drastiquement l'utilisation de ce dispositif. Le gain fiscal pour l'Etat belge s'élèverait à 4.1 milliards d'euros rien que pour l'année 2008[6].

4. La fiscalité automobile en Région wallonne

4.1. Le pouvoir fiscal des Régions dans la loi spéciale de financement

Afin de comprendre la raison pour laquelle notre étude de cas se limite à la Région wallonne, il nous semble utile de revenir sur l'historique de l'autonomie fiscale des entités fédérées.

La loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions du 16 janvier 1989 (LSF), modifiée par les lois spéciales du 16 juillet 1993 et du 13 juillet 2001, définit l'autonomie fiscale des entités fédérées belges.
Cette loi renforce les pouvoir fiscal des Régions qui perçoivent désormais l'entièreté des droits d'enregistrement sur la transmission à titre onéreux et de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Le nombre d'impôts régionaux a aussi été élargi. Ces impôts régionalisés étaient les suivants :

- les droits d'enregistrement sur la constitution d'une hypothèque sur un bien immeuble situé en Belgique;
- les droits d'enregistrement sur les partages partiels ou totaux de biens immeubles situés en Belgique, les cessions à titre onéreux, entre copropriétaires, de parties indivises de tels biens, et les conversions prévues aux articles 745*quater* et 745*quinquies* du Code civil, même s'il n'y a pas indivision;
- les droits d'enregistrement sur les donations entre vifs de biens meubles ou immeubles;
- la taxe de mise en circulation;
- l'eurovignette;
- la redevance radio et télévision.

Les Régions sont ainsi compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposable ainsi que les exonérations de tous les impôts régionaux.
Le service des impôts régionaux est assuré gratuitement par l'Etat fédéral mais les Régions restent libres de pouvoir prendre ces perceptions à leur charge.
C'est dans ce contexte que la Région wallonne a décidé, à partir de 2013, d'assurer elle-même la perception des taxes relatives à la fiscalité automobile.

[6] Source : Taxation papers « Company car taxation », Copenhagen Economics, 2010,

4.2. Le cadre actuel de la fiscalité automobile en Wallonie

Il existe 4 composantes de la fiscalité wallonne liées à l'automobile :

1. La taxe de circulation.
2. La taxe de mise en circulation.
3. L'eurovignette.
4. Le système d'éco bonus/malus.

4.2.1. La taxe de circulation (TC)

Cette taxe est établie sur les véhicules à vapeur ou à moteur et sur leurs remorques et semi-remorques, utilisés pour le transport de personnes, ainsi que sur tous les véhicules semblables servant au transport sur route de marchandises.
Pour les voitures, voitures mixtes et minibus, la taxe s'établit en fonction de la puissance fiscale liée à la cylindrée (voir annexe 5).

4.2.2. La taxe de mise en circulation (TMC)

Cette taxe vise, d'une part, les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, d'autre part, les avions, hydravions et autres aéronefs, et enfin les yachts bateaux de plaisance d'une longueur supérieur à 7.5 mètres.

La taxe de mise en circulation est exigée une seule fois et s'applique aux véhicules neufs ou d'occasion. Cette taxe est fonction des chevaux fiscaux ou des kilowatts (le montant les plus élevé étant retenu) et varie selon l'âge du véhicule (voir annexe 6).

4.2.3. L'eurovignette

L'eurovignette est une taxe assimilée aux impôts sur le revenu, qui est perçue comme droit d'usage du réseau routier. Elle a été instaurée au 1er janvier 1995 sur base de la Directive 93/89/CE par un accord signé par plusieurs pays membres de l'Union européenne qui composent le territoire soumis à l'eurovignette : l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas. Depuis lors, l'Allemagne a remplacé l'eurovignette par une taxe kilométrique.

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport des marchandises par route et dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes (il s'agit, en général, des camions avec remorques ou semi-remorques).

Le redevable principal est le propriétaire du véhicule. L'eurovignette est due non seulement pour les véhicules immatriculés en Belgique mais aussi pour les autres véhicules, dès l'instant où ils circulent sur le réseau routier désigné par le Roi (autoroutes, rings et certaines nationales).

Le taux de l'eurovignette varie en fonction du nombre d'essieux et des normes d'émission euro.

4.2.4. Le système d'éco bonus/malus wallon

Ce système s'applique aux véhicules immatriculés par les personnes physiques. Depuis le 1er septembre 2010 :

- Un bonus de 100 € à 1200 € peut-être octroyé pour les véhicules émettant moins de 99gr CO2/km parcouru.
- Un malus allant de 100€ à 1500 est réclamé aux propriétaires de véhicules émettant plus de 155 gr CO2/km parcouru.

4.3. Contexte européen en matière de fiscalité automobile

La Commission européenne a présenté le 5 juillet 2005 une proposition de directive (COM/2005/261/FINAL) dans laquelle on prévoyait la restructuration des systèmes de taxation des voitures particulières. Le Parlement Européen avait alors examiné cette proposition et a adopté une résolution (JO C 305 E du 14.12.2006) comportant différents amendements dont l'amendement 12 qui précisait que : « *Le principe de la taxation de l'utilisation et de l'impact environnemental d'un véhicule est conforme au principe fondamental de la politique environnementale communautaire selon lequel le pollueur doit supporter le coût des atteintes à l'environnement*. »

Dans les faits, cette résolution a pour objet de promouvoir la durabilité environnementale en restructurant la base d'imposition des taxes d'immatriculation afin qu'elle soit fonction des émissions de CO2.

4.4. Benchmarking avec nos pays voisins

	Incitants à l'achat	Taxe à l'acquisition	Taxe annuelle
Allemagne	Exemption taxe : • Euro [7] 5/6 • Electrique		CC[8]/carburant/ CO2

[7] La norme Euro, exprimée par gramme par kilomètre, fixe les taux maximum d'émissions de différents gaz toxiques : monoxyde carbone (CO), oxyde d'azote (NOx), hydrocarbure (HC) et autres particules fines (PM10).

[8] Cylindrée du moteur en centimètres cubes.

France	Prime à la casse Réduction CO2		Carburant/ CO2
Luxembourg	Prime à la casse Prime CO2		
Pays-Bas	Réductions s/Tac : • Particules fines • Hybrides efficients	Prix d'achat Carburant/ CO2	Poids/carburant/ CO2

4.5. Réforme de la fiscalité automobile wallonne : pistes de réflexion

Etant donné la volonté du Gouvernement wallon de supprimer la taxe de mise en circulation, les pistes de réflexion décrites ci-après se feront uniquement sur base de la taxe de circulation.

On ne peut aborder la réforme de la fiscalité automobile en Wallonie sans tenir compte des 3 éléments suivants :

a) La rencontre des exigences environnementales.

b) L'Acceptabilité sociale.

c) Le respect des contraintes économiques et budgétaires.

La logique de la taxe de circulation actuelle est plutôt sociale. En effet, étant donné qu'il existe un lien direct entre d'une part la cylindrée et la taille du véhicule et d'autre part de la taille du véhicule et de son prix, plus un véhicule est cher et plus la taxe de circulation risque d'être importante. Le désavantage de cette taxation est qu'elle ne prenait pas en compte les exigences environnementales.

Une solution serait de combiner à la fois la puissance du véhicule exprimée en CV fiscaux, les normes Euro et l'émission de CO2. Malheureusement, avec les avancées technologiques dans le domaine de l'automobile, on risque de voir apparaître des véhicules très puissants (et très onéreux) dont les performances environnementales seront supérieures à la moyenne. Dans ce cas, l'acceptabilité sociale ne serait pas respectée étant donné que ce mécanisme pourrait permettre de payer une taxe de circulation plus élevée pour une voiture citadine par rapport à une berline de luxe.

Dès lors, une solution à la fois « socialement » et « écologiquement » acceptable serait de combiner à la fois la norme Euro et le rejet de CO2 avec le prix du véhicule.

Il conviendrait par ailleurs d'apporter certains correctifs à notre modèle de taxation afin d'y apporter plus de cohérence, tant au niveau environnemental qu'au niveau social.

Correctifs d'ordre environnemental :

- Variabilité de la taxe en fonction du type de carburant (A l'instar de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Luxembourg).
- Application d'une taxe additionnelle lors du dépassement d'un plafond d'émission de CO2 (comme en France, aux Pays-Bas).

Correctifs d'ordre social :

- Prise en compte de la situation familiale. Une réduction d'impôt devrait être accordée aux familles nombreuses et aux personnes souffrant d'un handicap.
- Prise en compte des revenus. Une réduction d'impôt partielle voir totale pourrait être accordée aux plus bas revenus.

Enfin, il convient d'appliquer cette nouvelle taxation de manière progressive et ce, afin d'éviter aux possesseurs de véhicules plus anciens de subir un brusque changement.

5. Conclusion : notre vision de la fiscalité verte

Comme nous le disions dans l'introduction, la fiscalité verte est à notre sens un instrument essentiel pour réduire l'impact de l'activité économique et de la consommation sur l'environnement et répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux actuels.

La mise en œuvre d'une réforme de la fiscalité environnementale doit s'accompagner d'une **modification de la répartition de la pression fiscale sur les différents facteurs de production** : les revenus du capital et l'utilisation des ressources naturelles doivent contribuer davantage à alimenter les caisses de l'Etat. C'est donc dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité que celle de la fiscalité verte doit être opérée.

§ sur la justice sociale à rédiger

§ sur le lien entre organisation du travail et émissions de CO2

La fiscalité verte doit impérativement **tenir compte des capacités contributives de chacu**n. Elle ne doit pas contribuer à accentuer les inégalités sociales. Elle ne peut en aucun cas peser davantage

sur les petits revenus. Les implications sociales de la fiscalité verte devront être systématiquement étudiées. Des mesures devront être prises pour atténuer l'impact sur les bas revenus. Des mécanismes tels que la modulation de la taxation en fonction des revenus (de même pour les primes) ou les systèmes de crédit d'impôt (dont tout citoyen peut bénéficier), doivent être appliqués pour garantir l'équité sociale. Parallèlement, les pouvoirs publics doivent favoriser le développement du système de tiers investisseurs et veiller à une tarification progressive de l'énergie et de l'eau (plus on consomme, plus le prix augmente).

Dans le même ordre d'idées, l'introduction d'une fiscalité verte doit aller de pair avec un **renforcement des politiques visant l'éradication de la pauvreté et l'accès à un revenu décent**. Agir de manière écologiquement responsable doit être un choix que tout citoyen doit pouvoir faire. Les groupes sociaux les moins favorisés n'ont pas cette possibilité faute de moyens financiers suffisants.

D'autres politiques doivent nécessairement soutenir l'évolution vers une économie plus verte, que ce soit sur le plan des mesures environnementales, de la recherche et développement, de l'éducation et de la formation professionnelle, des infrastructures publiques (transports en commun, logements sociaux, etc.), etc. La fiscalité verte doit être l'occasion d'apporter plus de cohérence entre les différentes politiques.

La mise en oeuvre d'une réforme fiscale verte doit s'accompagner de la **mise en place d'alternatives plus respectueuses de l'environnement à un coût accessible pour tous les citoyens**. Par exemple, si l'on introduit une taxe CO2, la population doit –entre autres - avoir accès à une infrastructure de transports en commun de qualité afin de pouvoir abandonner la voiture individuelle.

La nécessaire internalisation des coûts environnementaux dans le prix des biens et services peut tirer les prix vers le haut. Il va de soi que cette hausse devra être **répercutée dans l'indice-santé.**

Enfin, le principe d'une fiscalité verte comporte des incohérences intrinsèques. D'une part, instaurer une fiscalité environnementale revient à accepter la fixation d'un prix pour les ressources naturelles et pour les dommages qui leur sont causés. Or certains dommages ne pourront jamais être compensés monétairement (la disparition d'une espèce, une mauvaise santé, la dégradation d'un cadre de vie, etc.). D'autre part, un des objectifs d'une fiscalité verte est de limiter la production et la consommation de biens qui engendrent une pollution. Poussée à l'extrême, la logique de monétarisation de la pollution permettrait aux plus nantis (particuliers ou entreprises) de continuer à polluer parce qu'ils en ont la capacité financière. Dans ce cas de figure, la fiscalité verte passerait donc à côté d'un objectif essentiel. En caricaturant, on assisterait alors à une nouvelle dualisation de la société : d'un côté les moins nantis, écolos par nécessité, et de l'autre les plus aisés, ayant acheté leur droit de polluer.

Annexe 1 : Définitions utilisées[9]

Taxes liées à l'environnement

La définition utilisée par l'OCDE et la Commission européenne des taxes liées à l'environnement (environmentally-related taxes) les désigne comme « les paiements obligatoires, faits aux administrations publiques, sans contrepartie directe, qui sont établis sur des bases qui sont considérées comme étant d'une importance particulière du point de vue environnemental. Ces taxes sont considérées sans contrepartie en ce sens que les avantages que les pouvoirs publics apportent aux contribuables ne sont pas, normalement, proportionnels au montant du prélèvement ».

Eurostat utilise la définition suivante : « une taxe dont l'assiette est une unité physique – ou une proxy[10] de celle-ci, d'un bien qui a un impact négatif spécifique et avéré sur l'environnement ».

Sont donc exclus de ces définitions, les redevances mais aussi les incitants fiscaux.

Redevance

Une redevance est une rémunération qu'une autorité réclame à un redevable en contrepartie d'un service rendu. Le montant de la redevance doit être proportionnel au coût (par exemple du traitement de la pollution) ou à l'intérêt du service rendu.

Subsides ou incitants environnementaux

Les subsides environnementaux (ou incitants c'est-à-dire les déductions ou réductions de charges) lient un comportement environnementalement plus respectueux à une diminution de la charge fiscale du citoyen ou de l'entreprise.

---

[9] Sources : rapport du Conseil Supérieur des Finances, « La politique fiscale et l'environnement », septembre 2009 et « La fiscalité environnementale en Belgique », Vincent Sépulchre, Editions Larcier, 2009

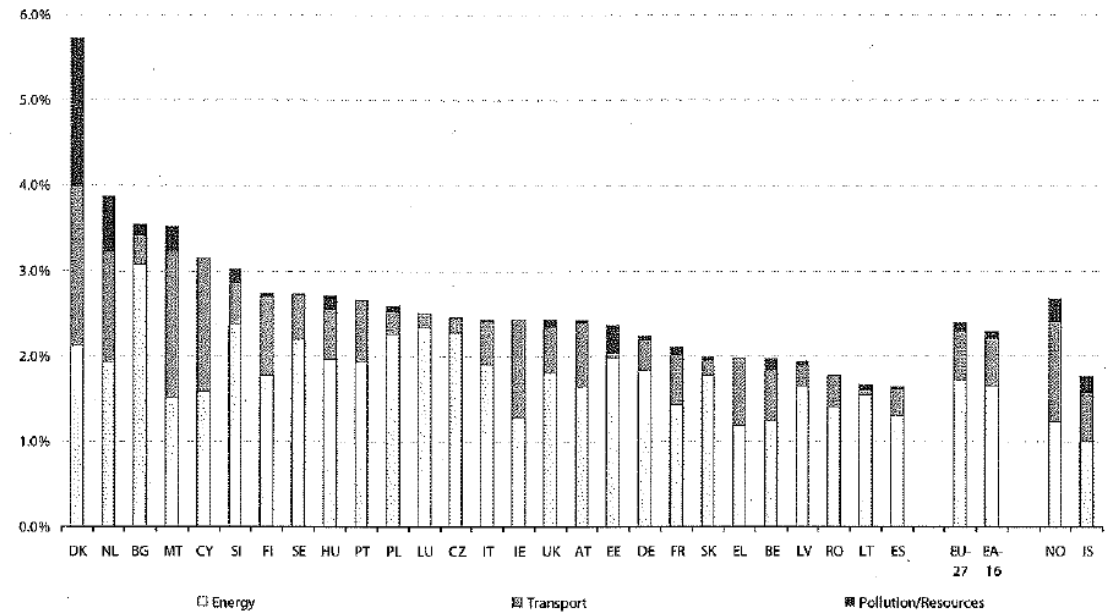
[10] C'est-à-dire une variable de substitution en lien avec celle-ci. Par exemple, le PIB est souvent utilisé comme proxy pour mesurer le niveau de vie d'un pays.

Annexe 2 : Tableau 1 - Répartition des principales taxes en fonction des niveaux de pouvoir

Niveau fédéral	**Niveau régional (Région wallonne)**
• Droits d'accises sur les produits énergétiques et l'électricité • Redevance de contrôle sur le fuel domestique • Cotisation sur l'énergie • Écotaxes et cotisations sur les emballages (sur les récipients pour boissons, appareils photo jetables, piles et emballages de certains produits)	• Taxe de circulation • Taxe de mise en circulation • Eurovignettte • Redevances et contributions sur les prises d'eau • Taxe sur le déversement des eaux industrielles et domestiques • Taxe sur les déchets • Taxe sur les sites d'activités économiques désaffectés
Niveau provincial	**Niveau communal (par exemple)**
• Taxes sur les établissements dangereux, insalubres, incommodes • Taxe sur les dépôts de mitraille • Taxe sur les permis de chasse et les licences de chasse • Taxe sur les CET et/ou décharges de classe 2 et 3, sur le stockage des boues de dragage et sur les produits traités par incinération	• Taxe sur la collecte des déchets au moyen de conteneur à puce • Taxe sur la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés • Taxe sur les demandes d'autorisation d'activités (permis d'environnement) • Taxe sur les permis de bâtir et de lotir • Taxe sur les dépôts de mitraille et de véhicules usagés • Taxes sur les établissements dangereux, insalubres, incommodes • Taxe sur les CET et/ou décharges • Taxe sur la délivrance de sacs payants • Etc.

Annexe 3 : Comparaison des recettes des taxes environnementales de l'UE 27

Graph II-5.1: Environmental tax revenues by Member States and type of tax
2008, in % of GDP



Note: Weighted averages
Source: Commission services

Recettes fiscales selon les différentes composantes (chiffres 2007)

Les recettes fiscales liées à la taxation de l'énergie représentent 1.3 % du PIB en Belgique (1.2 % en 2008) alors que la moyenne de l'UE-27 est de 1.9 % du PIB. La Belgique figure tout en bas du classement : 25ème sur 27. C'est donc essentiellement dans ce domaine que la Belgique est à la traîne.

Les recettes fiscales liées à la taxation du transport représentent 0.6 % du PIB belge (moyenne de l'UE-27 = 0.7) ce qui place la Belgique en 11ème position sur 27.

Les recettes fiscales liées à la taxation sur la pollution et les ressources représentent 0.1 % du PIB en Belgique, soit la moitié de la moyenne de l'UE-27. La Belgique se classe en 7ème position sur 27.

Annexe 4 : Tableau 2 - Aperçu des dispositifs de réductions, déductions d'impôts et des aides directes en matière d'énergie et de véhicules propres

Incitants pour les voitures propres (Particuliers)		
Niveau	**Nombre d'incitants**	**Nature de l'incitant**
Fédéral	3	•voitures propres • véhicules électriques •bornes de rechargement
Wallon	1	éco-bonus wallon à l'achat d'un véhicule propre
Incitants en matière d'énergie (Particuliers)		
Fédéral	12	•réductions d'impôt pour les dépenses en vue d'économiser l'énergie (9 dépenses éligibles comme isolation des murs et des sols, panneaux photovoltaïques, doubles vitrages, etc.) •réduction d'impôts pour les maisons économes en énergie •prêt vert •FRCE (Fonds de réduction du coût global de l'énergie)
Wallon	28	•24 primes en matière d'énergie et d'énergie renouvelable •4 dispositifs d'aide au financement des investissements
Incitants en matière d'énergie (Entreprises)		
Fédéral	2	•Déduction pour investissements •Réserve d'investissements immunisée d'impôts
Wallon	33	•primes en matière d'énergie et d'énergie renouvelable (28 primes) •primes à l'investissement en matière de R&D dans le domaine de l'énergie, pour la protection de l'environnement et pour l'utilisation durable de l'énergie (5 primes)

Annexe 5 : montants de la taxe de la circulation

Cylindrée	Puissance fiscale	Taxe
0 à 0,7	4 et moins	63,36
0,8 à 0,9	5	79,32
1 à 1,1	6	114,60
1,2 à 1,3	7	149,76
1,4 à 1,5	8	185,28
1,6 à 1,7	9	220,68
1,8 à 1,9	10	255,72
2,0 à 2,1	11	331,92
2,2 à 2,3	12	408,00
2,4 à 2,5	13	483,96
2,6 à 2,7	14	560,16
2,8 à 3	15	636,24
3,1 à 3,2	16	833,28
3,3 à 3,4	17	1.030,56
3,5 à 3,6	18	1.227,84
3,7 à 3,9	19	1.424,64
4 à 4,1	20	1.621,92

Annexe 6 : montants de la taxe de mise en circulation

Cylindrée	Puissance du véhicule	Âge du véhicule en mois				
		jusqu'à 12 mois	de 12 à 24 mois	de 24 à 36 mois	de 36 à 48 mois	de 48 à 60 mois
0,1 à 1,5	0 à 8 CV / 0 à 70 kW	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
1,6 à 1,9	9 à 10 cv / 71 à 85 kW	123,00	110,70	98,40	86,10	73,80
2 à 2,1	11 cv / 86 à 100 kW	495,00	445,50	396,00	346,50	297,00
2,2 à 2,7	12 à 14 cv / 101 à 110 kW	867,00	780,30	693,60	609,90	520,20
2,8 à 3	15 cv / 111 à 120 kW	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40
3,1 à 3,4	16 à 17 cv / 121 à 155 kW	2.478,00	2.230,20	1.982,40	1.734,60	1486,80
3,5 et plus	plus de 17 cv/+ de 155 kW	4.957,00	4.461,30	3.965,60	3.469,90	2974,20