

Chapitre 12 : Finances

12.1 Ecotaxes, cotisation d'emballage et cotisation environnementale

Service concerné :

SPF Finances

Base juridique :

- Loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État et ses modifications et arrêtés d'exécution, articles 91-93 et 95, §4 ;
- Loi ordinaire du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État et ses modifications et arrêtés d'exécution, Livre III (articles 369-401bis).

Introduction

Les taxes sur la pollution et les ressources naturelles (selon la classification de l'OCDE), appelées communément « écotaxes » (au sens large) comprennent l'écotaxe, la cotisation d'emballage et la cotisation environnementale.

Depuis la révision de la loi de financement des régions et des communautés, les écotaxes sont de la compétence exclusive du fédéral.

Définition de la politique

L'objectif principal visé par l'introduction des écotaxes est d'ordre environnemental : amener un changement dans les modes de consommation, en se limitant d'abord à quelques produits.

Le choix des produits est censé avoir été effectué sur base de quatre critères : 1) toucher à la fois les consommateurs et les producteurs ; 2) existence d'un substitut ou, en tout cas, comportement de substitution possible ; 3) lancer un mouvement plutôt que vouloir tout « régler » en une fois ; 4) ne pas taxer, directement ou indirectement, des produits socialement sensibles (eau plate et lait en particulier ; pesticides utilisés par les agriculteurs).

Mise en œuvre et résultats obtenus

Il est apparu assez rapidement que les difficultés de mise en œuvre avaient été nettement sous-estimées. Cela a entraîné des reports et de nombreuses modifications dans l'application de la législation.

Lors de l'instauration des premières écotaxes, une commission de suivi avait été mise sur pied. Depuis la suppression de cette commission (en 2002), aucune évaluation globale des écotaxes n'a eu lieu.

A noter que d'autres écotaxes existaient au départ. Celle sur les rasoirs jetables a été supprimée par la suite. L'écotaxe sur les pesticides et celle sur le papier et le carton ont été supprimées début 2003. Dans le cas des pesticides, on a finalement préféré intervenir via la loi sur les normes de produit. Pour le papier et le carton, ce sont les accords de branches qui ont été privilégiés.

Les recettes obtenues sont présentées au tableau suivant.

Tableau 8 : Produit des écotaxes (millions d'euros).

	2004	2005	2006	2007
Ecotaxe	0,7	0,3	0,3	0,8
Cotisation d'emballage	112,1	172,4	147,4	147,9
Cotisation environnementale	0,0	0,0	0,0	4,7

Source : Institut des comptes nationaux

Évaluation de la politique

On attend d'une écotaxe qu'elle modifie les comportements de consommation. De ce point de vue, l'écotaxe dont on peut dire qu'elle a manifestement réussi est celle sur les rasoirs jetables. D'un montant élevé, elle a fait disparaître du marché les rasoirs de type « Bic » (qui sont toutefois réapparus après la suppression de l'écotaxe...). Quant aux autres écotaxes, elles ont surtout fait faire un bon à la problématique des déchets. Un système volontaire de collecte et de recyclage, appelé « Fost Plus », a été mis sur pied.

- Ecotaxe sur les appareils-photos jetables : l'avènement du digital a rendu le problème des jetables très marginal.
- Ecotaxes sur les piles : le contrôle du taux de collecte et de recyclage donnant droit à l'exonération est compliqué par l'importance croissante des piles rechargeables (qui ne sont pas récupérées au cours de la même année). Les Finances considèrent néanmoins que les taux minima sont atteints.
- Ecotaxe sur les emballages de certains produits industriels : la filière de recyclage semble performante. Mais il n'y a pas de contrôle de la réalisation des objectifs en matière de collecte. Les Régions devraient en principe fournir un document sur base duquel le contrôle pourrait être effectué.
- Cotisation d'emballage sur récipients de boissons : La première écotaxe sur ce type de récipient remonte à 1996. Par la suite, elle a été modifiée à de nombreuses reprises. Dans sa version actuelle, elle prévoit un taux beaucoup plus bas lorsque les récipients (réutilisables) sont collectés via un système de consigne. Le gouvernement continue donc à privilégier la réutilisation des récipients plutôt que le recyclage des matières qui les composent, ce qui pose un problème de cohérence avec le système de collecte Fost Plus.

12.2 Taxes sur les véhicules

Service concerné :

SPF Finances

Base juridique :

- Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus et ses arrêtés d'exécution ;
- Stratégie CO₂ :
 - Déduction fiscale :
 - Loi programme du 9 juillet 2004, article 44 (dans Titre II. – Finances, Chapitre X. Instauration d'une réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115g de CO₂ par kilomètre) ;
 - Arrêté royal du 16 décembre 2004 modifiant, en matière de réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre, l' Arrêté royal /CIR 92.
 - Réduction sur facture :
 - Loi programme 27 avril 2007, article 147 (Titre VII. – Finances Chapitre VI Mesures environnementales relatives aux véhicules automobiles) ;
 - Arrêté royal du 8 juin 2007 fixant les règles pour l'octroi d'une réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre et un véhicule diesel équipé d'origine d'un filtre à particules.
 - Déduction voitures de société :
 - Loi programme 27 avril 2007, articles 83 à 85.
 - Cotisation de solidarité :
 - Loi programme du 27 décembre 2004, article 2 (dans Titre II. - Affaires sociales et Santé publique, Chapitre I^{er} Perception correcte des cotisations de sécurité sociales Section 1^{ère} – Véhicules de société).
- Déduction fiscale filtre à particules :
 - Loi programme du 27 décembre 2006, article 12 (dans Titre II. – Finances Chapitre II. – Modification du code des impôts sur le revenu 1992 Section 1^{ère} Impôt des personnes physiques) ;
 - Arrêté royal du 14 décembre 2007 modifiant l'Arrêté royal /CIR 92, en matière de réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule diesel équipé d'un filtre à particules.
- Réduction sur facture filtre à particules :
 - Loi programme 27 avril 2007 ;
 - Arrêté royal du 8 juin 2007 fixant les règles pour l'octroi d'une réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre et un véhicule diesel équipé d'origine d'un filtre à particules.

Définition de la politique

Les taxes sur les véhicules comprennent la taxe de circulation (TC), la taxe de mise en circulation (TMC) et l'Euro-vignette.

La présente politique fiscale est placée au niveau fédéral sous la tutelle du Ministre des Finances et de son Secrétaire d'État à la fiscalité environnementale Mais les compétences de

politique fiscale relative aux taxes sur les véhicules ont été régionalisées au 1er janvier 2002 : les Régions, qui percevaient déjà antérieurement les recettes de certaines de ces taxes sont devenues pleinement compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de ces trois taxes. Toutefois, dans certains cas, une modification de ces taxes est subordonnée à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions. Jusqu'à présent, l'État fédéral a continué à assurer le recouvrement de ces taxes.

La raison d'être de ces taxes est de fournir des recettes budgétaires. Cependant, les modalités des taxes sur les véhicules ont une influence sur le parc automobile. Elles ont donc un impact environnemental. Il n'y a toutefois pas d'objectif global explicite en la matière. Seules les modalités de l'euro-vignette tiennent compte de critères environnementaux (cf. infra). Les résultats sont essentiellement fonction du marché et de l'assiette fiscale.

Mise en œuvre et résultats obtenus

Taxe de circulation (TC)

La taxe est établie annuellement sur les véhicules à vapeur ou à moteur, ainsi que sur leurs remorques et semi-remorques, servant au transport sur route de personnes ou de marchandises. Pour les voitures, les voitures mixtes et les minibus, la taxe dépend du nombre de CV, lequel est déterminé au moyen d'une formule dont tous les éléments dépendent de la cylindrée. Dans le cas des véhicules destinés au transport de marchandises, la taxe dépend de la masse maximale autorisée (MMA), et également, lorsque celle-ci dépasse 3.500 kg, du nombre d'essieux et du type de suspension (pneumatique ou autre). Les exemptions concernent surtout les véhicules affectés à un service public ou employés pour les transports publics ou comme taxi.

Certains taux, notamment ceux concernant les voitures, sont adaptés au 1er juillet de chaque année, sur base des fluctuations de l'indice général des prix à la consommation. En règle générale, un décime additionnel en faveur des communes s'applique aux véhicules soumis à la TC.

Une taxe de circulation complémentaire (TCC) est prélevée sur les voitures, voitures mixtes et minibus équipés d'une installation LPG. Son montant dépend de la puissance fiscale du véhicule (exprimée en CV). En règle générale, tout véhicule exempté de la TC l'est aussi de la TCC.

Taxe de mise en circulation (TMC)

Outre les aéronefs et bateaux, la TMC est perçue sur les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes. Pour les aéronefs et les bateaux, la taxe est un montant forfaitaire. Pour les véhicules routiers, la taxe est fixée sur base de la puissance du moteur, exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (en cas de différence, montant le plus élevé). Lorsque ces moyens de transport ont déjà été immatriculés précédemment, la TMC est réduite en fonction du nombre d'années écoulées depuis la première immatriculation. Une réduction de TMC est prévue dans le cas de véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au LPG. Les exemptions concernent principalement les véhicules affectés à un service public.

Euro-vignette

L'euro-vignette est une taxe assimilée aux impôts sur le revenu, qui est perçue comme droit d'usage du réseau routier. Elle a été instaurée en vertu d'un accord signé en 1994 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas. Depuis lors, l'Allemagne a remplacé l'euro-vignette par une taxe kilométrique. Sont assujettis à l'euro-vignette 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.

L'euro-vignette 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. Le taux de l'euro-vignette varie en fonction du nombre d'essieux et des normes d'émission Euro. Les exemptions concernent principalement les véhicules affectés à certains services publics.

Tableau 9 : Recettes (millions d'euros).

	2004	2005	2006	2007
Taxe de circulation (TC)	1290	1356	1331	1490
Taxe de mise en circulation (TMC)	267	280	320	332
Eurovignette	97	129	108	116

Source : Institut des comptes nationaux

Évaluation de la politique

Taxe de circulation

Globalement, les modalités de la TC tiennent peu compte de critères environnementaux. Pour les voitures, voitures mixtes et minibus, le taux varie *in fine* en fonction de la cylindrée, mais les émissions polluantes, notamment de CO₂ ne sont évidemment pas proportionnelles à la cylindrée.

Dans le cas des véhicules destinés au transport de marchandises, le taux dépend de paramètres qui intègrent avant tout, semble-t-il, les dégâts causés aux voiries. Ni les émissions ni les kilomètres parcourus ne sont pris directement en compte. Les émissions ne sont même pas prises en compte de manière indirecte par le biais de l'ancienneté du véhicule. Il existe d'autre part un écart de taxation important entre les voitures et les autres véhicules. Par exemple, la taxation de l'ensemble comprenant un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque ou semi-remorque à trois essieux également est, dans le pire des cas, de 771 €, soit un peu moins que le taux s'appliquant à une voiture de 16 CV (836 €).

L'existence de la taxe de circulation complémentaire vise à compenser la non-taxation du LPG en tant que carburant. Mais la TCC ne tient pas compte de critères environnementaux, contrairement à une taxation du LPG, qui aurait du moins été proportionnelle aux quantités consommées.

Taxe de mise en circulation

Dans l'ensemble, les modalités de la TMC ne vont pas dans le sens d'une politique environnementale. Les taux varient non pas selon le caractère plus ou moins polluant du véhicule, mais en fonction de la puissance du moteur. En outre, le fait que la taxe diminue avec l'ancienneté du véhicule incite à la mise en circulation de véhicules anciens et donc plus polluants. À noter toutefois la réduction pour les véhicules qui roulent au LPG, un carburant relativement « propre ».

Eurovignette

Contrairement à la TC et à la TMC, l'euro-vignette tient compte des caractéristiques du véhicule en termes de pollution. La différenciation des taux qui en résulte paraît toutefois bien faible, eu égard aux effets des pollutions concernées. La variation des taux en fonction du nombre d'essieux est plus sensible. Evidemment, le nombre de kilomètres effectués n'est pas pris en compte.

12.3 Taxes sur l'énergie

Service concerné :

SPF Finances

Base juridique :

Ces taxes sont établies et réglementées par plusieurs directives de l'Union européenne et par la législation nationale. Un certain nombre de dispositions importantes figurent entre autres dans :

- La loi du 10 juin 1997 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise ;
- La loi-programme du 27 décembre 2004 ;
- Les modifications de ces lois et leurs arrêtés d'exécution.

Définition de la politique

La présente politique fiscale est placée au niveau fédéral sous la tutelle du Ministre des Finances et du Secrétaire d'État à la fiscalité environnementale. Dans le cadre du partage des compétences avec les Régions, l'État fédéral assure la perception des taxes sur l'énergie.

L'objectif principal des taxes sur l'énergie est de fournir des recettes publiques. Bien que n'ayant pas initialement de visée environnementale, les taxes sur l'énergie concernent des produits qui ont un impact sur l'environnement. Leur niveau a donc une incidence environnementale, qui dépend notamment de l'élasticité-prix de la demande pour les différents vecteurs énergétiques. Aucun objectif environnemental global n'est toutefois assigné actuellement aux taxes sur l'énergie. Par contre, la préoccupation environnementale s'est traduite dans une différenciation de taux en fonction de la teneur en plomb et en soufre (respectivement de l'essence et du gasoil) et, plus récemment, dans le cas des biocarburants. Il s'agissait, chaque fois, d'accompagner la mise sur le marché de nouveaux produits, de manière à en assurer le succès auprès des consommateurs.

Mise en œuvre et résultats obtenus

Les taxes sur l'énergie sont essentiellement constituées des droits d'accise. On distingue les droits d'accise (ordinaires), les droits d'accise spéciaux, la cotisation sur l'énergie (pour les produits énergétiques et l'électricité) et la redevance de contrôle (sur le fuel domestique). L'accise totale est la somme de ces catégories.

Pour un aperçu synthétique des accises sur les produits énergétiques et l'électricité, voir pp. 193 et s. du « Mémento fiscal »³³ :

Tableau 10 : Recettes (millions d'euros).

	2004	2005	2006	2007
Accises	4.145	4.192	4.045	4.093

Source : Institut des comptes nationaux

³³ http://docufin.fgov.be/intersalgfr/thema/publicaties/memento/pdf/MF2010_V01_complet.pdf

Évaluation de la politique

On peut constater que les taux de taxation varient fort d'un produit à l'autre, et, pour un même produit, selon ses différents usages. D'autre part, de nombreuses exemptions ou réductions de taux sont prévues.

La comparaison avec les pays voisins montre qu'à l'exception du Luxembourg, ils ont généralement des taux d'accises plus élevés, parfois dans une mesure considérable.

Un concept intègre à la fois les taux nominaux et les exonérations : le taux de taxation implicite de l'énergie. C'est le rapport des recettes des taxes sur l'énergie à la consommation finale d'énergie mesurée. Ce rapport est exprimé en euros par Tep. Cet indicateur est publié depuis quelques années par la Commission européenne, dans « Taxation trends in the European Union³⁴ ». Ces chiffres montrent que la Belgique se situe à un niveau inférieur à la moyenne européenne et même nettement inférieur aux pays voisins. Toutefois, ce taux a légèrement augmenté ces dernières années, alors qu'il a diminué en Allemagne et en France.

Pour plus de détails sur tous ces aspects, cf. CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES (2009), « La politique fiscale et l'environnement »³⁵.

³⁴ Voir p. 123 de l'édition 2009 :

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DU-09-001/EN/KS-DU-09-001-EN.PDF

³⁵ http://docufin.fgov.be/intersalgfr/hrfcsf/adviezen/PDF/CSF_fisc_environnement_2009.pdf

12.4 Autres mesures

Service concerné :

SPF Finances

Base juridique :

Impôt des personnes physiques et Impôt des sociétés.

Identification de la politique environnementale fédérale, ses objectifs

Introduction

Un certain nombre de dispositions fiscales de l'Impôt des personnes physiques et de l'Impôt des sociétés répondent à une motivation environnementale. C'est le cas des mesures suivantes :

- réduction d'impôt pour les dépenses visant à économiser l'énergie ou à promouvoir le recours aux énergies renouvelables ;
- réduction d'impôt pour les maisons passives ;
- régime fiscal des voitures « propres » ;
- déduction pour investissement économiseurs d'énergie.

Elles sont détaillées ci-après, telles qu'elles se présentaient en 2009.

D'autres dispositions encore peuvent avoir un impact environnemental, sans que cela soit leur justification principale. C'est en particulier le cas du régime fiscal des frais de déplacement. Vu la complexité du sujet, il n'est pas abordé dans le cadre du présent rapport. Il a été traité dans le rapport du Conseil supérieur des Finances³⁶.

Définition de la politique

L'objectif ultime des dispositions examinées ici est de provoquer des économies d'énergie, par le biais de diverses incitations.

Mise en œuvre et résultats obtenus

Réduction d'impôt pour les dépenses visant à économiser l'énergie :

L'avantage est octroyé sous forme de réduction d'impôt, dont le taux est de 40%. Les dépenses éligibles sont les suivantes :

- l'audit énergétique ;
- l'entretien d'une chaudière ;
- le remplacement d'anciennes chaudières ;
- le chauffage d'eau par énergie solaire ;
- l'installation de panneaux photovoltaïques et de tout autre dispositif de production ;
- d'énergie géothermique ;
- l'installation de double vitrage ;
- l'isolation du toit ;
- l'installation de vannes thermostatiques ou d'un thermostat d'ambiance à horloge.

³⁶ CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES (2009), *op.cit.*, pp. 113-127.

La déduction vaut pour toute habitation dont le contribuable est propriétaire ou locataire. Les dépenses éligibles sont plafonnées à 2 770 euros par habitation (Exercice d'imposition 2009). Ce montant est porté à 3 600 euros pour les dépenses relatives à l'installation de panneaux photovoltaïques et au chauffage d'eau par énergie solaire.

Des modifications ont été introduites par le plan de relance :

- Pour les dépenses faites dans des habitations existantes, il est désormais possible de répartir la réduction d'impôt sur trois ans lorsque le plafond annuel est dépassé. Concrètement, cela veut dire que le plafond est porté, sur base des chiffres de 2009, à 8 310 € et à 10 800 € pour l'installation de panneaux photovoltaïques, l'avantage fiscal correspondant étant octroyé par tiers sur trois ans.
- La liste des dépenses éligibles est étendue aux travaux d'isolation des murs et des sols en 2009 et en 2010.
- Pour les travaux d'isolation des toits, des murs et des sols, l'avantage peut être transformé en crédit d'impôt si la réduction d'impôt excède l'impôt dû.

Les données statistiques disponibles sont malheureusement limitées : on ne dispose que du montant de la réduction d'impôt effectivement octroyée, sans indication sur le montant réel des dépenses ni leur ventilation entre les différentes catégories listées ci-dessus. On peut juste suivre l'évolution du coût de la dépense fiscale et connaître sa distribution entre les différents types de ménages propriétaires.

Le montant des réductions d'impôt octroyées est en forte croissance : il passe de 40 millions € pour l'année 2003 à 185 millions € pour l'année 2006, soit une croissance de 358% en trois ans, ce qui revient à une croissance annuelle moyenne de 66%. Compte tenu du fait que les dépenses éligibles sont plafonnées, l'essentiel de la croissance vient du nombre de contribuables utilisant l'avantage fiscal, qui est en croissance de 245% en trois ans (56% de croissance annuelle moyenne). Sur base des informations provisoires obtenues pour l'année 2007, on note une hausse de 40% du nombre de réductions d'impôts octroyées et un doublement du montant total. Le doublement des plafonds ne se traduit pas proportionnellement sur la réduction d'impôt moyenne.

On note également une forte augmentation du nombre d'utilisateurs en 2006, lorsque l'entretien des chaudières est inclus dans la liste des dépenses donnant droit à la réduction d'impôt : alors qu'il y avait une augmentation du nombre de bénéficiaires de 66 000 unités environ en 2005, l'augmentation est de 145 000 environ en 2006.

Réduction d'impôt pour les maisons passives

Cette disposition est applicable depuis 2007 (Exercice d'imposition 2008). Les maisons passives sont des maisons extrêmement bien isolées, ce qui permet de réduire fortement la consommation d'énergie. Pour obtenir la réduction d'impôt, le propriétaire doit produire un certificat de « maison passive ». Le contribuable doit investir dans la construction, l'acquisition à l'état neuf d'une maison passive ou la rénovation d'un bien immobilier en vue de le transformer en maison passive.

La réduction d'impôt s'élève à 600 euros (montant de base à indexer) par période imposable et par habitation. Elle est octroyée pendant dix périodes imposables successives. Pour l'année 2009, la réduction d'impôt s'élève à 830 euros.

Régime fiscal des voitures propres

A partir du 1er janvier 2005, une réduction d'impôt a été introduite pour l'achat par un particulier d'une voiture neuve qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre. Depuis le 1er juillet 2007, la réduction d'impôt est remplacée par une diminution du montant de la facture.

Pour l'exercice d'imposition 2008, la réduction était égale à 15% de la valeur d'acquisition avec un maximum de 4 270 Euros (après indexation) lorsque les émissions sont inférieures à 105 gr CO₂/km (la « première catégorie »). Elle était de 3% (maximum 800 Euros) lorsque les émissions sont comprises entre 105 et 115 gr CO₂/km (la « seconde catégorie »).

D'autre part, depuis le 1er janvier 2007, une réduction d'impôt est accordée pour l'achat à l'état neuf d'une voiture, voiture mixte ou minibus dont le moteur est alimenté au diesel, pour autant qu'il soit équipé d'origine d'un filtre à particules et qu'il émette moins de 130 gr CO₂/km. La réduction d'impôt est de 200 Euros (exercice d'imposition 2008). Cette réduction d'impôt a également été remplacée par une réduction sur facture.

Le tableau suivant retrace l'évolution des immatriculations de voitures propres depuis l'entrée en vigueur de l'incitant. Le nombre annuel d'immatriculation est en forte progression depuis 2007 pour la première catégorie. On constate également une accélération pour la seconde catégorie qui est passée de 5,5 à 7,3% des immatriculations de voiture neuves en cinq ans.

Tableau 11 : Immatriculation de voitures propres.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre d'immatriculations de voitures propres neuves						
< 105 g/km	89	140	414	392	2.063	10.146
105-115 g/km	13.516	14.358	15.500	17.250	14.968	21.379
Total	13.605	14.498	15.914	17.642	17.031	31.525
Idem, en % du total des immatriculations						
< 105 g/km	0,04%	0,05%	0,15%	0,13%	0,71%	3,45%
105-115 g/km	5,48%	5,39%	5,80%	5,71%	5,13%	7,27%

Source : SPF Transport et Mobilité

Déduction pour investissements économiseurs d'énergie

La déduction pour investissement permet de déduire de la base imposable une quotité du montant des investissements effectués au cours de la période imposable. C'est une disposition commune à l'Impôt des personnes physiques et à l'Impôt des sociétés.

La déduction est de 13,5% du montant des investissements économiseurs d'énergie, contre 3,5% dans le cas des investissements ordinaires.

Depuis l'exercice d'imposition 2007, les sociétés peuvent opter pour un crédit d'impôt en lieu et place de la déduction pour investissement.

Pour les exercices d'imposition récents, les montants d'investissements concernés et les déductions fiscales ou crédits d'impôt correspondants s'établissent comme suit (impôt des sociétés uniquement) :

Tableau 12 : Investissements économiseurs d'énergie (millions d'euros).

<i>Déduction pour investissement</i>		
	Investissements	Déductions
2003	41,7	5,6
2004	41,2	5,6
2005	180,9	24,4
2006	98,6	13,3
2007	n. d.	n. d.
2008	387,7	52,3
<i>Crédit d'impôt</i>		
	Investissements	Crédits
2007	12,9	1,9
2008	8,7	1,2

Notons au passage que les mêmes incitants s'appliquent aussi aux investissements favorisant la réutilisation des récipients pour boissons et produits industriels. Dans ce cas, les montants en jeu sont les suivants :

Tableau 13 : Investissements favorisant la réutilisation des récipients pour boissons et produits industriels (millions d'euros).

<i>Déduction pour investissement</i>		
	Investissements	Déductions
2003	95,1	2,9
2004	102,1	3,1
2005	111,7	3,3
2006	130,4	3,9
2007	n. d.	n. d.
2008	38,2	1,1
<i>Crédit d'impôt</i>		
	Investissements	Crédits
2007	0,7	0,0
2008	0,7	0,0

Évaluation de la politique

Faute de données pertinentes, ce n'est pas l'effectivité de la politique suivie qui est examinée ici, mais seulement son efficacité.

Efficacité de la réduction d'impôt pour les dépenses visant à économiser l'énergie

L'examen des dispositions actuelles met en évidence un problème de cohérence et un problème de hiérarchisation³⁷.

Le problème de cohérence concerne le lien avec les autres dépenses fiscales relatives à l'immobilier et avec la tarification de l'énergie. Le législateur a choisi de superposer des couches de dépenses fiscales alors que l'objectif pourrait être atteint par une meilleure intégration : on encourage l'accession à la propriété indifféremment de l'efficacité énergétique de l'habitation, les coûts externes sont peu intégrés dans les prix du mazout de chauffage, du gaz et de l'électricité puis on encourage à économiser l'énergie.

Une politique efficace sur le plan environnemental requiert que le taux d'aide provenant des incitants fiscaux – voire l'ensemble des aides publiques – soit hiérarchisé en correspondance avec les effets que les investissements correspondants apportent en terme d'amélioration de la performance technique des bâtiments. Or il apparaît au contraire que les taux de la réduction d'impôt ne sont pas hiérarchisés en fonction de l'impact des différents types d'investissement en termes d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments.

Un autre problème de hiérarchisation concerne le manque de différenciation entre les constructions neuves et les travaux de rénovation. En effet, divers éléments comme les améliorations techniques de ces dernières années concernant le niveau d'isolation des châssis, l'application de la Directive sur la performance énergétique des bâtiments expliquent qu'aujourd'hui toute habitation neuve est censée être équipée de châssis performants, d'une bonne isolation et d'une bonne régulation de chauffage.

Efficacité de la réduction d'impôt pour les maisons passives

Le nombre de réductions d'impôt octroyées est dérisoire : d'après les renseignements recueillis lors de l'évaluation du coût budgétaire de la mesure à l'occasion de la préparation du budget 2009, il n'y aurait qu'une dizaine de maisons passives pour l'ensemble de la Belgique. Dans ces conditions, l'effet d'aubaine devrait vraisemblablement être très limité. Il est toutefois un peut tôt encore pour juger de l'efficacité de cette mesure car elle concerne des projets d'investissement d'une ampleur plus importante que les travaux qui donnent droit à la réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'économiser l'énergie.

Efficacité du régime fiscal des voitures propres

On ne peut que reprendre l'appréciation qu'en a donnée le Conseil supérieur des Finances, dans son rapport sur la fiscalité environnementale³⁸:

« L'avantage fiscal à l'acquisition de voitures propres va dans le sens d'une fiscalité plus respectueuse de l'environnement : même s'il n'y a pas intégration des coûts externes, il y a une incitation à adopter des comportements moins dommageables. L'avantage fiscal est redistributif, ce qui est assez exceptionnel, et la distribution des ménages ayant acquis une voiture propre est nettement moins inégalitaire que celle des bénéficiaires des autres dépenses fiscales. Le remplacement d'un avantage fiscal – décalé d'environ deux ans par

³⁷ Cf. Conseil supérieur des Finances (2009), *op. cit.*, pp. 157-160.

³⁸ Conseil supérieur des Finances (2009), *op. cit.*, pp. 129-130. À noter que la méthodologie utilisée est cohérente avec celle de l'étude de Vito/Econotec (July 2009), *Reduction of emissions resulting from policies and measures taken by the Federal Government for the period 2008-2012*, Final report, 68 p..

rapport à l'acquisition - par un rabais sur facture devrait accroître l'attrait de la mesure, en ce compris pour les bas et les moyens revenus.

Pour apprécier l'efficacité de cette mesure, il faudrait d'abord pouvoir départager entre effet d'aubaine et additionnalité. L'effet d'aubaine correspond aux acheteurs qui auraient quand même acquis une voiture propre sans la réduction fiscale. Il n'est évidemment pas connu. Il est toutefois possible, sur base des données disponibles, de s'en faire une idée. Il est également possible, moyennant quelques hypothèses d'estimer l'effet de cette mesure sur les émissions de CO₂, et corrélativement son efficacité, mesurée par le rapport entre les résultats et les moyens engagés.

L'effet d'aubaine peut être estimé en comparant les ventes de véhicules des deux catégories à un scénario de référence supposé et censé correspondre à l'absence de mesure. Dans ce dernier scénario, les ventes se seraient maintenues à leur niveau moyen de 2003-2004. Toutefois, comme la part dans le total des ventes de la catégorie des 105-115 g/km ne montre pas de tendance claire à la hausse avant 2008, on peut supposer pour les années 2005-2007 que seul l'effet d'aubaine a joué. Pour le reste, l'évolution des ventes des deux catégories est imputée entièrement à l'effet de la mesure, à l'exclusion de tout autre facteur (y compris l'effet éventuel du bonus-malus wallon).

L'effet additionnel étant ainsi isolé, on peut alors estimer la quantité d'émissions de CO₂ évitées et, compte tenu du montant de la dépense fiscale, le coût de la tonne de CO₂ évitée. D'après ces calculs, l'application de cette mesure de 2005 à 2008 aurait entraîné une diminution des émissions de CO₂ à concurrence de quelque 100.000 tonnes. Pour fixer les idées, signalons que cette diminution, qui s'étale de 2005 à 2016, représente à peine 1% de la réduction des émissions de gaz à effet de serre que la Belgique s'est engagée à réaliser au cours de la période 2008-2012. Cette diminution est principalement attribuable aux voitures de la première catégorie. Le coût budgétaire de la tonne de CO₂ évitée serait alors en moyenne de 518 €, soit un ordre de grandeur très élevé [...]. Il existe une différence très nette entre les coûts budgétaires de la tonne de CO₂ évitée selon la catégorie de voiture propre : il est de 446 €/tCO₂ pour la première catégorie et de 817 €/tCO₂ pour la seconde catégorie. Ceci reflète l'ampleur de l'effet d'aubaine présumé pour la seconde catégorie.

À cette image relativement négative, il convient d'apporter certaines nuances. D'une part, ainsi que l'a reconnu la Cour des comptes dans son récent audit de la politique climatique fédérale (Cour des comptes (2009), l'offre limitée de véhicules émettant peu de CO₂ hypothèque certaines mesures visant à stimuler la demande de voitures propres. « *Il faut y voir une conséquence de l'échec de la politique européenne et les autorités fédérales sont impuissantes à cet égard. En ce qui concerne la ristourne fédérale pour les voitures propres, sur les 7 958 modèles disponibles sur le marché en juin 2008, seuls 41 entrent en ligne de compte pour la réduction de 15% (ces modèles se concentrent d'ailleurs chez quelques constructeurs seulement) et seuls 110 peuvent prétendre à la ristourne de 3%.* »³⁹. Cette raréfaction de l'offre accroît le risque d'une captation de l'avantage fiscal par le producteur, sous forme d'une majoration du prix hors taxe mais on ne dispose pas d'éléments permettant d'en vérifier la concrétisation.

Quoi qu'il en soit, les statistiques indiquent que la mesure rencontre malgré tout un succès croissant. L'importance relative de l'effet d'aubaine devrait donc diminuer, ce qui réduira le coût de la tonne de CO₂ évitée. Il n'en demeure pas moins que des moyens croissants sont

³⁹ Cf. Cour des comptes (2009), *Politique climatique fédérale. Mise en oeuvre du protocole de Kyoto*, Rapport de la Cour des comptes transmis à la Chambre des Représentants, http://www.ccrek.be/docs/reports/2009/2009_12_kyoto_fr.pdf

alloués à une mesure qui, du point de vue environnemental, laisse à désirer en termes d'efficacité et d'efficience. »

Efficacité de la déduction pour investissements économiseurs d'énergie

En l'absence de données pertinentes, il n'est guère possible de se faire une idée de l'efficacité de cette disposition. Une étude récente sur l'impact des politiques et mesures fédérales sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre concluait en ces termes : *“The impact of the increased tax deduction is considered to be low. The pay-back time of an investment with tax advantage is only 4,6% shorter than without tax advantage. We assume that this PAM is not sufficient to invoke an investment and that all applications can be considered free riders”*⁴⁰.

⁴⁰ Vito/Econotec, *op. cit.*, p. 46.

