



Département d'économie
appliquée de l'ULB



ULB

Analyse de la fiscalité relative au leasing automobile en Région wallonne

Mars 2021

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Authors Prof. Dr. Benoît Bayenet

Prof. Dr. Marc Bourgeois

Gauthier Delobbe

Maxime Fontaine

Enlevez-

Thomas Murphy

Tax Institute ULiège

Université de Liège

Département d'économie appliquée de l'ULB

Université libre de Bruxelles

Analyse de la fiscalité relative au leasing automobile en Région wallonne

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Prof. Dr. Benoît Bayenet

Prof. Dr. Marc Bourgeois

Gauthier Delob **Enlevez-**

Maxime Fontaine

Thomas Murphy

Tax Institute ULiège

Université de Liège

Département d'économie appliquée de l'ULB

Université libre de Bruxelles

1 mars 2021

Table des matières

Introduction	4
Chapitre 1 : État des lieux juridique de la fiscalité sur les véhicules	5
Section 1 : Régime des compétences en matière de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation	5
Section 2 : La taxe de mise en circulation	9
Sous-section 1 : La législation commune aux trois Régions	9
Sous-section 2 : La législation de la Région wallonne.....	11
Sous-section 3 : La législation de la Région de Bruxelles-Capitale.....	15
Sous-section 4 : La législation de la Région flamande	17
Sous-section 5 : La législation fédérale (au 1 ^{er} janvier 2002) pour les cas où le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.....	22
Section 3 : La taxe de circulation sur les véhicules automobiles	24
Sous-section 1 : La législation commune aux trois Régions	24
Sous-section 2 : La législation de la Région wallonne.....	26
Sous-section 3 : La législation de la Région de Bruxelles-capitale.....	30
Sous-section 4 : La législation de la Région flamande	34
Sous-section 5 : La législation fédérale (au 1 ^{er} janvier 2002) pour les cas où le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.....	38
Chapitre 2 : État des lieux juridique de la législation relative à l'immatriculation	42
1. Convertir le document en entier.	
Section 1 : L'obligation d'immatriculation	44
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.	
Sous-section 1 : Compétence en matière d'immatriculation des véhicules	44
Sous-section 2 : L'obligation d'immatriculer.....	45
Sous-section 3 : Procédures et documents d'immatriculation.....	48
Sous-section 4 : Les marques d'immatriculation	51
Section 2 : La question de l'identification du conducteur du véhicule	55
Sous-section 1 : Instauration d'une Banque-Carrefour des véhicules.....	55
Sous-section 2 : La question de la perception des amendes en cas d'infraction au Code de la route	58
Sous-section 3 : L'identification du conducteur dans le cadre de la lutte contre le terrorisme	58
Chapitre 3 : Identification des formes de mise à disposition d'un véhicule	60
Section 1 : Le concept de leasing	62
Sous-section 1 : Le leasing financier	62
Sous-section 2 : Le leasing opérationnel	63
Sous-section 3 : Contrats empruntant certaines caractéristiques au contrat de leasing.....	63
Sous-section 4 : Terminologies retenues	65
Section 2 : Analyse juridique des différents concepts de leasing	66
Sous-section 1 : Le leasing financier ou « location-financement »	66
Sous-section 2 : Le leasing opérationnel ou location de longue durée	70

Sous-section 3 : Évocations du concept de leasing dans différentes législations : illustrations	71
Section 3 : Identification des formes de mise à disposition d'un véhicule	74
Sous-section 1 : Sphère professionnelle	74
Sous-section 2 : Sphère privée.....	78
Sous-section 3 : Le cas spécifique de la location à court terme	79
Section 4 : La question de l'immatriculation des véhicules en leasing/location	80
Sous-section 1 : Lien entre la détermination du redevable des taxes et l'immatriculation des véhicules.....	80
Sous-section 2 : L'immatriculation des véhicules donnés en leasing financier	81
Sous-section 3 : L'immatriculation des véhicules donnés en leasing opérationnel.....	82
Sous-section 4 : L'avantage de toute nature et l'immatriculation.....	83
Sous-section 5 : Le leasing privé	84
Sous-section 6 : Le financement ballon.....	84
Sous-section 7 : Les locations à court terme	84
Sous-section 8 : Le projet SmartMove	84
Chapitre 4 : Présentation et analyse des données du parc et des immatriculations.....	86
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !.....	86
Section 2 : Statistiques descriptives sur le parc de voitures de leasing opérationnel de long terme ...	88
Avantages d'un compte VIP :	
Sous-section 1 : Répartition régionale des sociétés de leasing	88
Sous-section 2 : Répartition régionale des utilisateurs	89
1. Convertir le document en entier. Répartition régionale des employeurs	92
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie. Comparaison des répartitions régionales des sociétés de leasing, des utilisateurs et des employeurs	94
Sous-section 5 : Type de carburant	96
Sous-section 6 : La puissance fiscale du moteur (en CV)	98
Sous-section 7 : La puissance du moteur (en kW)	101
Sous-section 8 : La norme Euro	101
Sous-section 9 : Les émissions de CO ₂	102
Sous-section 10 : L'année de première immatriculation du véhicule	103
Section 3 : Statistiques descriptives : immatriculations de voitures de leasing opérationnel de long terme.....	106
Sous-section 1 : Répartition régionale des immatriculations de sociétés de leasing	106
Sous-section 2 : Répartition régionale des utilisateurs	107
Sous-section 3 : Répartition régionale des employeurs	109
Sous-section 4 : Comparaisons des répartitions régionales des sociétés de leasing, utilisateurs et employeurs	112
Sous-section 5 : Type de carburant	113
Sous-section 6 : La puissance fiscale du moteur (en CV)	116
Sous-section 7 : La puissance du moteur (en kW)	118
Sous-section 8 : La norme Euro	121

Enlevez-

Sous-section 9 : Les émissions de CO ₂	121
Chapitre 5 : Recettes fiscales actuelles de la Région wallonne	123
Chapitre 6 : Estimation des pertes fiscales de la Région wallonne.....	124
Section 1 : Méthodologie et hypothèses de simulation	124
Section 2 : Comparaison des recettes fiscales selon la région de localisation de la société de leasing, du domicile de l'utilisateur ou la localisation son employeur	128
Sous-section 1 : Recettes fiscales selon la région de localisation de la société de leasing	128
Sous-section 2 : Recettes fiscales selon le lieu de domicile de l'utilisateur	129
Sous-section 3 : Recettes fiscales selon la localisation de l'employeur de l'utilisateur.....	130
Sous-section 4 : Recettes fiscales selon le lieu de domicile de l'utilisateur et l'imposition régionale.....	131
Conclusions finales	133
Bibliographie	136

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

Introduction

En 2001, à l'occasion de la cinquième réforme de l'État, le législateur fédéral a modifié la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. Il a notamment inséré, dans la foulée de la régionalisation des taxes de circulation et de mise en circulation, une réserve relative à l'exercice de ces nouvelles compétences fiscales des Régions lorsque le redevable de ces taxes est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing : à leur égard, toute modification du régime fiscal en question est subordonnée à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions. À ce jour aucun accord de coopération n'a vu le jour. Ce blocage s'explique par la situation complexe qui s'est construite au fil des ans.

Au fil du temps, la majorité des sociétés à activités de leasing se sont installées en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale. La Région Wallonne ne compte à ce jour qu'un nombre pour le moins limité de ces sociétés sur son territoire. Par conséquent, de nombreux utilisateurs de véhicules, qui résident en Wallonie, échappent légalement aux obligations wallonnes en matière de fiscalité automobile. Les taxes de circulation et de mise en circulation sont en effet acquittées au profit des deux autres Régions. Les trois Régions semblent demanderesses d'un changement législatif afin de pouvoir mener à bien leur politique fiscale autonome. Néanmoins, les intérêts de chacun divergent de sorte qu'à ce jour aucun compromis n'a pu être trouvé.

Le présent rapport se compose, d'une part, d'une analyse juridique et, d'autre part, d'une analyse économique.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

L'analyse juridique a pour objet, dans un premier temps, d'opérer une étude détaillée du régime juridique des taxes de circulation et de mise en circulation dans les trois Régions, en distinguant selon que le redevable est ou non une société à activités de leasing. Ensuite, la législation fédérale en matière d'immatriculation fait l'objet d'une analyse. Le critère de localisation, sur le territoire de chacune des Régions, des taxes de circulation et de mise en circulation dépend étroitement de ces règles dont la flexibilité sera mise en évidence. Enfin, nous analysons ce que recouvre, en pratique, la notion de sociétés à activités de leasing. Plusieurs formules sont ainsi mises en évidence, de manière à cerner les subtilités de ce concept pour le moins diversifié et de comprendre, partant, le champ d'application et l'incidence réelle de la réserve de compétence évoquée ci-avant.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

L'analyse économique a pour objet, dans un premier temps, la description du parc belge et des nouvelles immatriculations de voitures de leasing opérationnel de long terme, en mettant en avant les aspects régionaux, et sur la base de données obtenues auprès de la FEBIAC¹. Ensuite, les recettes fiscales régionales wallonnes actuelles provenant de la taxation des voitures de leasing opérationnel de long terme sont chiffrées. Finalement, des estimations des recettes fiscales régionales selon divers scénarios de taxation sont fournies, moyennant certaines hypothèses ; ces estimations soulignent l'importance des recettes fiscales qui échappent à la Région wallonne dans l'état actuel des choses. Étant donné la quasi-inexistence de perception de taxe de circulation ou de mise en circulation sur les voitures de leasing opérationnel de long terme par la Région wallonne, toute modification du critère de localisation de la perception lui serait largement favorable.

Enlevez-

¹ Fédération Belge de l'Automobile et du Cycle

Chapitre 1 : État des lieux juridique de la fiscalité sur les véhicules²

Section 1 : Régime des compétences en matière de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation

L'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (ci-après « LSF ») fixe la liste des « impôts régionaux ».

La taxe de circulation sur les véhicules automobiles (ci-après : « TC »), ainsi que la taxe de mise en circulation (ci-après : « TMC ») sont, depuis le 1^{er} janvier 2002, des impôts régionaux.

L'article 4, § 3, de la LSF prévoit que les Régions sont exclusivement compétentes pour modifier le **taux d'imposition**, la **base d'imposition** et les **exonérations** de la TC ainsi que de la TMC.

A contrario, le législateur fédéral est demeuré seul compétent pour ce qui a trait à la **matière imposable**³, à la désignation des **redevables** et à la définition des **critères de localisation** des deux taxes en question.

À l'occasion du processus de régionalisation de la taxe de mise en circulation, en 2001 (cinquième réforme de l'État), le Gouvernement fédéral de l'époque a formulé comme suit une définition des principaux éléments constitutifs précités⁴ :

« De manière générale, on considère que la notion de matière imposable sert à désigner le fondement de l'impôt, c'est-à-dire le fait ou la situation que frappe l'impôt. La matière

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

imposable représente le montant sur lequel se calcule l'impôt.

Avantages d'un compte VIP :

Par taux d'imposition, on entend le tarif applicable.

La notion d'exonération vise les cas dans lesquels la matière imposable ou une partie de la base imposable est frappée à l'imposition ».

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

² La présente étude se consacre à l'examen du régime des taxes de circulation et de mise en circulation. Pour une étude approfondie de la fiscalité sur les véhicules, voy. M. Bourgeois et B. Baye, *Enlevez- la fiscalité automobile, la longue route vers une fiscalité durable*, Région wallonne – RVE H2017, 2019).

³ Selon les chambres réunies de la section de législation du Conseil d'État, « (...) Les dispositions de la loi spéciale de financement peuvent être interprétées en ce sens que les Régions ont une compétence générale en ce qui concerne les impôts régionaux, sous la réserve des restrictions de compétence en faveur de l'État fédéral sur la définition de la matière imposable et sur la fixation, tant qu'il assure le service des impôts concernés, des règles de procédure y relatives » (avis 36.439/V.R., donné le 12 février 2004, sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 13 mai 2004 portant assentiment à l'Accord de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en place d'un système de déclaration libératoire unique, note de bas de page n° 18, Doc., Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, session 2003-2004, n° A-547/1, pp. 5-15). Sur l'impossibilité pour une loi ordinaire de modifier la matière imposable d'un impôt régional visé à l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989, voy. l'avis donné le 16 septembre 1992 par l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État sur une proposition de loi spéciale modifiant la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, et les références faites à divers travaux préparatoires en matière de réformes institutionnelles (Doc. parl., Chambre, session extraordinaire 1991-1992, n° 604/2). Pour une illustration de ce principe, voy. l'avis 37.754/1, donné le 28 octobre 2004 par la section de législation du Conseil d'État, sur un avant-projet de décret « houdende bepalingen tot begeleidingen van de begroting 2005 » : « Aangezien het wijzigen van de belastbare materie erop zou neerkomen dat de aard van de betrokken gewestelijke belasting zou worden gewijzigd – en bijgevolg de omvang van de gewestelijke fiscale bevoegdheid –, kan die bevoegdheid conforme artikel 177, eerste lid, van de Grondwet enkel door de bijzondere wetgever worden uitgeoefend ».

⁴ Projet de loi spéciale portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions, Rapport fait au nom de la Commission de révision de la Constitution et de la réforme des institutions, annexe 3, *Doc. Parl.*, Ch. Repr., 2000-2001, 1183/007, p. 157.

⁵ Selon la Cour constitutionnelle, « la matière imposable est l'élément générateur de l'impôt, la situation ou le fait qui donne lieu à la déduction de l'impôt. La matière imposable se distingue de la base imposable, qui est le montant sur lequel est calculé l'impôt » (voy., notamment, C.C., 21 janvier 1998, n° 4/98, B.7.1.).

Le régime de la TC et de la TMC est organisé, pour les Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale, par le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après : CTAIR) et, pour la Région flamande, par le Code Flamand de la Fiscalité (ci-après : CFF).

La LSF contient néanmoins une réserve relative à l'exercice des compétences régionales vis-à-vis de la base d'imposition, du taux d'imposition et des exonérations de la TC et de la TMC. Ainsi, dans le cas où le redevable de ces impôts est une société⁶, une entreprise publique autonome⁷ ou une association sans but lucratif⁸ à activités de leasing⁹, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions.

À l'occasion des travaux préparatoires de la cinquième réforme de l'État de 2001, le Gouvernement avait alors indiqué qu'il convenait d'éviter le risque de migration fiscale, de délocalisation et de concurrence fiscale malsaine entre les diverses autorités¹⁰. « *Le risque se pose notamment pour les sociétés qui donnent en location ou en leasing des voitures. Le lieu de perception de l'impôt peut alors différer du domicile de l'utilisateur du véhicule. Les sociétés de leasing peuvent s'établir dans la région où l'impôt est le plus bas. Le problème demeure principalement limité aux cas où les contribuables sont des sociétés* »¹¹. Une des mesures alors proposées a consisté à subordonner l'exercice des compétences relatives aux modifications de la base d'imposition, des taux d'imposition et des exonérations des deux impôts régionaux ici concernés à un accord de coopération que les régions devraient préalablement conclure. Dans le cadre de cet accord de coopération obligatoire, les Gouvernements de régions doivent ainsi déterminer dans quelle mesure une coordination de la politique fiscale est souhaitable dans les hypothèses en question¹². De manière intéressante, le Gouvernement de l'époque a expressément

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP

« *Permet la base d'imposition, les taux d'imposition et les exonérations des cas susvisés* »¹³.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

⁶ L'article vise les sociétés, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés. Ce code est aujourd'hui abrogé au profit, depuis son entrée en vigueur le 1^{er} mai 2019, du nouveau Code de sociétés et associations. L'article 1 : 1 du Code des sociétés et associations énonce « une société est constituée par un acte par lequel une ou plusieurs personnes, dénommées associés, font un apport. Elle a un patrimoine et a pour objet une ou plusieurs activités déterminées. Un de ses buts est de distribuer ou procurer à ses associés un avantage patrimonial direct ou indirect ».

⁷ Cette notion est de nature à être englobée par celle de « société », compte tenu du statut actuel de ces entreprises. Les entreprises publiques autonomes sont les organismes d'intérêts publics qui concluent des contrats de gestion avec l'État afin de disposer d'une autonomie de gestion dans un secteur industriel ou commercial donné selon les conditions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Les entreprises publiques autonomes sont reprises au paragraphe 4 de l'article 1 de la loi précitée. À l'heure actuelle, elles sont au nombre de cinq : Proximus, la société nationale des chemins de fer belges, abrégé SNCB, Infrabel, Bpost et Skeyes.

⁸ Initialement, les associations sans but lucratif (ci-après « ASBL ») étaient réglées par la loi du 27 juin 1921. L'ASBL était définie comme étant « celle qui ne se livre pas à des opérations industrielles ou commerciales et qui ne cherche pas à procurer à ses membres de gain matériel ». Aujourd'hui, la définition de ces associations se trouvent au sein du Code des sociétés et associations qui a abrogé la loi de 1921 lors de son entrée en vigueur le 1^{er} mai 2019. Désormais, l'article 1 : 2 du Code stipule : « Une association est constituée par une convention entre deux ou plusieurs personnes, dénommées membres. Elle poursuit un but désintéressé dans le cadre de l'exercice d'une ou plusieurs activités déterminées qui constituent son objet. Elle ne peut distribuer ni procurer directement ou indirectement un quelconque avantage patrimonial à ses fondateurs, ses membres, ses administrateurs ni à toute autre personne sauf dans le but désintéressé déterminé par les statuts. Toute opération violant cette interdiction est nulle ». Le code connaît ainsi deux types d'associations, l'ASBL et l'ASBL (l'association internationale sans but lucratif).

⁹ Dans la suite du rapport, l'expression « société à activités de leasing », utilisée à des fins de simplification, doit être considérée comme synonyme de celle de « société, entreprise publique autonome ou ASBL à activités de leasing ».

¹⁰ Doc. Parl. Ch. Repr., 2000-2001, 1183/001, p. 14.

¹¹ Doc. Parl. Ch. Repr., 2000-2001, 1183/001, p. 16.

¹² Doc. Parl. Ch. Repr., 2000-2001, 1183/001, p. 15.

¹³ Doc. Parl. Ch. Repr., 2000-2001, 1183/001, p. 15.

Aucun accord de coopération n'est intervenu à ce jour pour autoriser une modification de la législation relative aux taxes de circulation et de mise en circulation pour les sociétés, entreprises publiques autonomes ou ASBL à activités de leasing.

Par voie de conséquence, le régime juridique applicable aux sociétés à activités de leasing redevables de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation est celui dont les régions ont hérité de l'autorité fédérale, tel qu'il existait le 1^{er} janvier 2002.

On insiste sur ce que ce maintien du régime fédéral en vigueur au moment de la régionalisation en 2002 – qui exclut donc toute mise en œuvre des modifications législatives introduites par chaque Région territorialement compétente – ne vaut que lorsque la société à activités de leasing est redevable de la TC et/ou de la TMC. Les Régions ont ainsi pu aménager, comme elles l'entendaient, le régime de calcul (base, taux et exonérations) de leurs TC et TMC pour tous les redevables autres (personnes physiques, sociétés, associations, etc.).

D'un point de vue fiscal, une différenciation s'est donc progressivement opérée :

- les modifications opérées par les Régions au régime (base, taux et exonérations) des taxes de circulation et de mise en circulation ont concerné tous les redevables, *à l'exclusion des sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing* ;
- à défaut d'accord de coopération, lorsqu'elles sont redevables des taxes de circulation et de mise en circulation, les *sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing* demeurent soumises au régime fédéral, tel qu'il existait au 1^{er} janvier 2002.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Ce dispositif institutionnel a pour conséquence une fragmentation, de nature à fragiliser l'efficacité (notamment environnementale) des réformes entreprises. À ce jour, le problème a principalement concerné la Région flamande dont le législateur a modifié de manière conséquente le régime de calcul de la TC et de la TMC.

1. Convertir le document en entier.
 2. **Aucun filigrane sur les documents de sortie.**
- Au surplus, cette coexistence de législations applicables (législation fédérale au 1^{er} janvier 2002 pour les redevables qui sont des sociétés, entreprises publiques autonomes ou ASBL à activités de leasing ; législations régionales pour les autres redevables) induit des difficultés de mise en œuvre administrative, dès lors qu'il n'est pas aisé, pour une administration régionale, de discerner les sociétés à activités de leasing des autres redevables. À cet égard, **Enlevez** nous verrons dans le cadre du présent rapport de recherche, le sens à donner au mot « leas

Enfin, l'exclusion systématique des véhicules dont le redevable est une société à activité de leasing risque de poser, à terme, un problème du point de vue du principe d'égalité et de non-discrimination.

Par exemple, en matière de véhicule électrique, lorsque le redevable est une société à activité de leasing, il ne peut prétendre à l'exonération prévue par le Code Flamand de la fiscalité.

Le Conseil d'État semble d'ailleurs mettre en garde les législateurs décrets qui souhaiteraient modifier leurs législations relatives aux TC et TMC.

Le législateur décreta flamand a déjà fait l'objet de plusieurs mises en garde. Il a ainsi été exprimé :

« En l'absence d'un accord de coopération entre les régions, la réglementation conçue n'est pas d'application pour les sociétés au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, les entreprises publiques autonomes ou les ASBL à activité de leasing.

Compte tenu de la limitation de compétence résultant de l'article 4, §3, deuxième phrase de la loi spéciale de financement, une différence de traitement peut – à moins que cette différence ne soit fondée sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée, auquel cas il n'y a de toute façon pas de discrimination – être justifiée par le fait que les autres régions n'acceptent pas une réforme dans le sens indiqué.

Cela n'empêche toutefois pas que la Région flamande doit avoir tout fait pour parvenir à un accord de coopération par lequel les discriminations sont le plus possibles évitées ou tout de

même limitées. Compte tenu des articles 10 et 11 de la Constitution, la Région flamande a donc l'obligation de prendre des initiatives en la matière – pour autant que ça ne se soit pas fait.

Il est recommandé de donner plus d'explication concrète dans l'exposé des motifs. Pour l'instant, il est seulement vaguement mentionné que les « discussions avec les autres régions sur le verdissement des taxes de circulation pour les véhicules en leasing courent mais n'ont pas encore menées à une convergence de besoin des points de vue pour arriver à un accord de coopération » »¹⁴.

Cette exigence posée par le Conseil d'État sonne comme un avertissement au sujet de ce régime qui est immobilisé depuis bientôt vingt ans car la preuve « *d'avoir tout fait pour parvenir à un accord de coopération* » sera de plus en plus difficile à démontrer.

Préalablement, on se propose de synthétiser ici les législations en vigueur aujourd'hui en matière de taxes de circulation et de mise en circulation dans les trois Régions du pays ainsi que celle relative aux sociétés à activités de leasing (régime fédéral en vigueur au 1^{er} janvier 2002).

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

¹⁴ Traduction libre : « Bij gebrek aan een intergewestelijk samenwerkingsakkoord is de ontworpen regeling niet van toepassing op vennootschappen zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 „houdende het Wetboek van vennootschappen“, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten. Gelet op de bevoegdheidsbeperking die volgt uit artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet kan een verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest – tenzij dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is, in welk geval er sowieso geen discriminatie is – worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. Dat belet evenwel niet dat het Vlaamse Gewest er alles moet aan doen om tot een samenwerkingsakkoord te komen waarbij discriminaties zoveel mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Gelet op de artikelen 10 en 11 van de Grondwet heeft het Vlaamse Gewest derhalve de plicht om ter zake initiatieven te nemen – voor zover dat al niet zou zijn gebeurd. Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting ook op dit punt meer concrete verduidelijking te geven. Nu wordt er slechts vaagweg vermeld dat de “gesprekken met de andere gewesten over de vergroening van de verkeersbelastingen voor leasingvoertuigen lopen, maar (...) vooralsnog niet [leiden] tot de vereiste convergentie van standpunten om tot een samenwerkingsakkoord te komen » ; C.E. avis n°60.914/3, pt 4.1; voyez également C.E. avis n° 67.988/4, C.E. avis n° 68.153/3.

Section 2 : La taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation est un impôt régional. La LSF attribue aux Régions le pouvoir exclusif de modifier le taux d'imposition, la base d'imposition ainsi que les exonérations. Par contre, les règles relatives à la détermination du redevable ou de la matière imposable continuent de relever du législateur fédéral agissant à la majorité spéciale (loi spéciale au sens de l'article 4, dernier alinéa, de la Constitution). Quant aux règles de procédure, elles dépendent des Régions uniquement si le service des taxes concernées a été repris conformément à la procédure prévue à l'article 5 de la LSF.

Selon l'article 107 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (« CTAIR »), les Provinces, les agglomérations et les communes ne peuvent pas établir des additionnels à la taxe de mise en circulation.

Sous-section 1 : La législation commune aux trois Régions

À l'occasion du processus de régionalisation de la taxe de mise en circulation, en 2001 (cinquième réforme de l'État), le Gouvernement fédéral de l'époque a formulé comme suit une définition des éléments constitutifs de la taxe de mise en circulation¹⁵ :

« Matière imposable : le fait de mettre sur la voie publique ou d'employer les véhicules suivants :

- voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules doivent être munis d'une marque d'immatriculation (autre qu'essai ou marchand) ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

- yachts et bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,5 mètres (dès qu'une lettre de patrilon doit être délivrée).

Avantages d'un compte VIP :

Base imposable : la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux soit en kilowatts.

1. Convertir le document en entier.
Taux d'imposition et exonérations : voir les articles 96 (exemptions) et 98 et suivants (montant de la taxe) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ».

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Dès lors que la matière imposable, la détermination des redevables et les critères de localisation de la taxe de mise en circulation sont communs aux trois Régions (compétence du législateur fédéral agissant par la voie d'une loi spéciale), ils se définissent de la manière suivante dans le Code (fédéral) des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, pour ce qui concerne

Enlevez-

I. Matière imposable¹⁷

Les véhicules visés par la taxe de mise en circulation sont les véhicules routiers, les aéronefs et les bateaux lorsqu'ils sont mis en usage sur la voie publique ou utilisés en Belgique.

Les véhicules routiers concernés sont les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules sont définis dans la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur. Les véhicules à moteur sont donc répertoriés, en principe, conformément à la réglementation concernant leur immatriculation à la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules). L'article 4 du CTAIR a néanmoins prévu, depuis 2006, une définition fiscale dérogatoire de la notion de « camionnette ».

¹⁵ Projet de loi spéciale portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions, Rapport fait au nom de la Commission de révision de la Constitution et de la réforme des institutions, annexe 3, *Doc. Parl.*, Chambre, 2000-2001, n° 50-1183/7, p. 159.

¹⁶ Pour la Région flamande, ces dispositions sont reproduites dans le Code Flamand de la Fiscalité (« CFF »). Il s'agit d'une simple « reproduction », dans un souci de transparence de la législation, des dispositions du Code fédéral des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, dès lors que, pour rappel, les Régions ne sont pas compétentes pour régler la matière imposable, la désignation des redevables et les critères de location de la TMC. Seul le législateur fédéral, par le biais d'une loi spéciale, est compétent pour ce faire.

¹⁷ Article 94 du CTAIR ; Art 2.3.1.0.1 du CFF.

En Belgique, le segment des véhicules automobiles principalement destinés au transport de marchandises (camionnettes, camions, tracteurs, remorques et semi-remorques) bénéficie, pour des raisons économiques mais dans le respect de la réglementation européenne, d'un traitement fiscal plus avantageux que le segment des voitures, des voitures mixtes et des minibus¹⁸. Antérieurement à 2005, l'administration fiscale fédérale se basait, pour la détermination de la nature d'un véhicule, sur la catégorie sous laquelle le véhicule était immatriculé dans le répertoire de la DIV. L'évolution technique dans l'industrie automobile, combinée à la réglementation européenne, ont cependant conduit à rendre inopportune cette référence pure et simple à la classification opérée par une réglementation non fiscale¹⁹. Pour éviter que le régime fiscal de faveur prévu pour les véhicules utilitaires ne bénéficie d'un champ d'application trop large, englobant ce que l'on a communément dénommé les « fausses camionnettes » (c'est-à-dire, des véhicules qui sont certes répertoriés comme « camionnettes » dans le répertoire de la DIV, mais qui sont en réalité destinés à un usage indépendant de toute activité professionnelle), il convenait de prévoir une définition fiscale autonome de cette notion de « camionnette »²⁰ (indépendante, donc, de la réglementation en matière d'immatriculation). Dès lors, néanmoins, que pareille réforme avait pour conséquence d'intégrer dans le domaine d'application de la TMC des véhicules qui, auparavant, n'étaient pas concernés par cette taxe, force était de conclure que la matière imposable de cette dernière était amendée, de manière telle que seul le législateur fédéral, agissant par le biais d'une loi spéciale, était compétent²¹. L'autorité fédérale a donc inséré à l'article 94, 1°, du CTAIR un renvoi explicite à la nouvelle définition fiscale de la notion de « camionnette » figurant à l'article 4 du même Code²². En conséquence désormais de la conception plus

restrictive de ce qu'est une « camionnette », le véhicule mentionné comme camionnette dans la réglementation relative à l'immatriculation, qui ne répond pas aux critères de la définition fiscale, est considéré comme une voiture, voiture mixte ou minibus, soumis à la TMC.

Avantages d'un compte VIP :

II. Redevable²³

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

¹⁸ Voy. le projet de loi spéciale modifiant la matière imposable visée à l'article 94, 1°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation, *Doc. Parl.*, Chambre, 2005-2006, n° 51-2099/001, p. 3.

¹⁹ « En effet, dans le segment des monovolumes et des véhicules tout-terrain (luxueux), certains constructeurs ont fait usage des lacunes dans les dispositions fiscales en la matière pour faire assimiler, par une interprétation « inventive » des conditions techniques relatives au poids et au rapport entre l'espace réservé aux passagers et celui réservé au chargement, leurs véhicules à la catégorie des « camionnettes » au lieu de la catégorie des voitures, voitures mixtes ou minibus » (voy. le projet de loi spéciale modifiant la matière imposable visée à l'article 94, 1°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation, *Doc. Parl.*, Chambre, 2005-2006, n° 51-2099/001, p. 4).

²⁰ Définition qui vaut pour des véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kg.

²¹ « Dès lors, en s'engageant à modifier l'article 94, alinéa 1er, 1°, dudit Code, dans le but de rendre applicable à la taxe de mise en circulation la définition de la « camionnette » que l'accord de coopération du 24 juin 2005 entend faire insérer en matière de taxe de circulation, les Régions pénètrent incontestablement le domaine de la matière imposable de la taxe de mise en circulation, puisque, suite à la modification envisagée, cette taxe de mise en circulation voit son champ d'application s'étendre aux « camionnettes » telles que définies par l'accord, alors que celles-ci ne constituent pas des voitures, voitures mixtes, minibus ou motocyclettes au sens de la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques. Comme exposé au point II, les Régions ne sont pas compétentes pour apporter une telle modification, qui touche à la détermination de la matière imposable de la taxe de mise en circulation » (voy. l'avis du Conseil d'État n° L.38.697/V.R./V, *Doc.*, Parlement wallon, 2005-2006, n° 273-1, p. 14).

²² Loi spéciale du 27 décembre 2005 modifiant la matière imposable visée à l'article 94, 1°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation, *M.B.*, 30 décembre 2005.

²³ Article 99 et 100 du CTAIR ; Art 2.3.2.0.1 du CFF.

remis en circulation au nom d'une autre personne (par exemple, en conséquence de l'achat par cette dernière du véhicule sur le marché de l'occasion), la taxe est de nouveau due.

La taxe n'est toutefois pas due pour un véhicule qui est immatriculé lors du transfert entre époux ou entre cohabitants légaux²⁴, ou encore, entre personnes séparées en raison du divorce ou de la cessation de la cohabitation légale, à condition que le cédant ait déjà payé la taxe pour ce même véhicule.

III. Localisation de la TMC

En vertu de l'article 5, § 2, de la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989 (« LSF »), la TMC se localise à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé.

La personne reprise dans le certificat d'immatriculation permet donc de désigner la Région bénéficiaire de la recette et dont la législation (base, taux et exonérations) s'applique.

Sous-section 2 : La législation de la Région wallonne

Depuis le 1^{er} janvier 2014, la Direction générale opérationnelle de la Fiscalité du Service public de Wallonie assure le service de la TMC, en conséquence d'une décision de reprise adoptée conformément à l'article 5 de la LSF. C'est donc la Région elle-même qui perçoit et recouvre la taxe localisée sur le territoire wallon, conformément au critère de localisation évoqué ci-avant. Elle gère aussi le contentieux administratif. Dans ce cadre global, elle met en œuvre ses propres règles de procédure (art. 5, § 4, de la LSF).

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

La législation applicable en Région wallonne se trouve toujours dans le Code des taxes assimilées aux personnes physiques (ci-après « CTAIR »). Le législateur wallon a néanmoins modifié plusieurs règles portant sur la base d'imposition, le taux d'imposition et les exonérations de la TMC.

- Pour rappel, en ce qui concerne les sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing, les modifications apportées à la législation par la Région wallonne, conformément à la loi de 2014, en vertu de l'article 4 de la LSF, ne sont pas applicables. La législation fédérale, telle qu'elle était en vigueur au 1^{er} janvier 2002, continue de s'appliquer.
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

I. Base d'imposition

Le principe initial est que la TMC est due, pour les véhicules immatriculés, en raison de la puissance du moteur, exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (kW).

Néanmoins, pour les voitures et voitures mixtes mises en usage en Région wallonne (à l'exception des hypothèses dans lesquelles le redevable est une société ou ASBL à activités de leasing), la TMC se calcule en fonction de deux composantes basées sur :

- la puissance du moteur exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (kW) ;
- la catégorie d'émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en usage (« éco-malus »)²⁵.

Le montant de la taxe est alors formé par le montant total des deux composantes en question²⁶.

Pour tout véhicule taxable, une seule invitation à payer est envoyée. Elle reprend tant le montant dû au titre de la TC que, le cas échéant, celui de la TMC (voire de la taxe de circulation complémentaire).

²⁴ L'extension aux transferts entre cohabitants légaux a été introduite, au titre de leur compétence exclusive en matière d'exemption de la TMC, par les trois Régions du pays.

²⁵ Article 97 CTAIR.

²⁶ Article 97bis, § 1^{er}, CTAIR.

II. Montant de la taxe

En Région wallonne, en ce qui concerne la détermination du montant de la taxe, il convient donc de faire une distinction entre :

- d'une part, les *voitures et voitures mixtes* mises en usage en Région wallonne (à l'exception de celles mises en usage dans la même Région par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des ASBL à activités de leasing), compte tenu de la définition restrictive de la notion de camionnette évoquée ci-avant : le calcul de la TMC s'effectue sur la base des deux composantes précisées ci-après, à savoir la puissance du moteur et la catégorie d'émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en usage (« éco-malus ») ;
- d'autre part, les *autres véhicules routiers* (minibus et motocyclettes ; voitures et voitures mixtes lorsque le redevable de la TMC est une société à activités de leasing²⁷), pour lesquels le calcul de la TMC s'effectue sur la base uniquement de la première composante exposée ci-après, à savoir la puissance du moteur.

1) Première composante : la puissance du moteur exprimée soit en CV fiscaux soit en kilowatts (kW)²⁸ :

Le montant de la TMC est d'abord fixé selon les bases et taux suivants :

Tableau 1 : Montant de base de la taxe de mise en circulation (en euros) selon la puissance (en CV et kW) du véhicule, législation de la Région wallonne

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Nombre de CV	Nombre de kW	Montant de la taxe en EUR
De 0 à 8	De 0 à 70	61,50
9 et 10	De 71 à 85	123,00
11	De 86 à 100	495,00
1. Convertir le document en entier. De 12 à 14	De 101 à 110	867,00
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie. 15	De 111 à 120	1.239,00
16 et 17	De 121 à 155	2.478,00
Supérieur à 17	Supérieur à 155	4.957,00

Source : Fisconetplus

Lorsque la puissance d'un même moteur, exprimée en CV et en kW, donne lieu à la perception d'une taxe d'un montant différent, la TMC est fixée au montant le plus élevé.

Pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés (soit en Belgique, soit à l'étranger avant leur importation définitive), la TMC due est réduite progressivement sur une période de quinze ans en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation, sans que le montant dû puisse être inférieur à 61,50 euros. Lorsque la première date d'immatriculation d'un véhicule remonte à quinze ans ou plus, la TMC est fixée uniformément à 61,50 euros²⁹.

En ce qui concerne les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, la taxe est réduite d'un montant de 298,00 euros³⁰, sans pouvoir donner lieu néanmoins à un crédit d'impôt négatif.

²⁷ Pour rappel, en ce qui concerne les sociétés à activités de leasing, le régime applicable est, en l'absence d'accord de coopération conclu par les trois Régions, le régime fédéral qui était en vigueur le 1^{er} janvier 2002.

²⁸ Article 98 CTAIR.

²⁹ Article 98, § 2, CTAIR.

³⁰ Article 98, § 1^{er}bis, al. 2, CTAIR.

2) Deuxième composante : un éco-malus basé sur la catégorie d'émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en usage³¹ :

Le régime de l'éco-malus concerne uniquement les voitures et voitures mixtes (neuves ou usagées) mises en usage en Région wallonne, à l'exception de celles mises en usage par des sociétés à activités de leasing.

L'éco-malus se calcule en fonction de la catégorie des émissions de CO₂ du véhicule automobile nouvellement mis en usage sur le territoire de la Région wallonne.

Son montant est établi au terme des étapes suivantes :

- les émissions de CO₂ (en g/km) du véhicule automobile nouvellement mis en usage sont classifiées selon les fourchettes d'émissions de CO₂ indiquées dans la colonne de gauche du tableau ci-dessous ;
- pour chaque catégorie, l'on attribue un chiffre dénommé « catégorie d'émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage » indiqué dans la seconde colonne du tableau ci-dessous ;
- pour chaque « catégorie d'émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage », un montant d'éco-malus est repris dans la troisième colonne du tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Montant de l'éco-malus (en euros) selon les émissions de CO₂ du véhicule, législation de la Région wallonne

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !			
Avantages d'un compte VIP :	Émissions du véhicule automobile mis en usage (g CO ₂ /km)	Catégorie d'émissions du véhicule automobile nouvellement mis en usage	Montant de l'éco-malus en EUR
1. Convertir le document en entier. 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.	de 146 à 155 ³²	7	100,00
	de 156 à 165	8	175,00
	de 166 à 175	9	250,00
	de 176 à 185	10	375,00
	de 186 à 195	11	500,00
	de 196 à 205	12	600,00
	de 206 à 215	13	700,00
	de 216 à 225	14	1.000,00
	de 226 à 235	15	1.200,00
	de 236 à 245	16	1.500,00
	de 246 à 255	17	2.000,00
+ de 255	18	2.500,00	

Source : Fisconetplus

Un véhicule passe néanmoins dans une catégorie inférieure d'émissions dans les cas suivants :

- lorsque le redevable a trois enfants à charge à la date de la mise en usage du véhicule et à condition que la catégorie d'émissions soit inférieure à 15, celle-ci est diminuée de 1 ;
- lorsque le redevable a au moins quatre enfants à charge à la date de mise en usage du véhicule et à condition que la catégorie d'émissions soit inférieure à 15, celle-ci est diminuée de 2 ;

³¹ Articles 97 à 97quinquies CTAIR.

³² Les véhicules émettant moins de 146 g CO₂/km ne sont pas impactés par l'éco-malus.

- lorsque le véhicule est, à la date de sa mise en usage, inscrit dans un répertoire matricule de véhicule comme ayant le gaz de pétrole liquéfié (LPG) pour type de carburant ou source d'énergie, la catégorie d'émissions est diminuée de 1.

Par dérogation, le montant de l'éco-malus est égal à 0³³ :

- pour les véhicules « old-timers » ou « ancêtres »³⁴ ;
- pour les véhicules dont le moteur est alimenté, partiellement ou totalement, au gaz naturel comprimé.

Au final, compte tenu de l'évolution des technologies et des progrès accomplis en termes de limitation des émissions de CO₂, la part des véhicules donnant lieu à un éco-malus en Wallonie s'est considérablement réduite au fil du temps. En effet, les véhicules émettant moins de 146 g CO₂/km ne sont pas impactés par l'éco-malus.

III. Exonérations³⁵

Sont exemptés de la taxe :

- les véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances ;
- les véhicules utilisés comme moyen de locomotion personnelle par les grands invalides de la guerre (qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 60% au moins) ou par des personnes présentant un handicap tel que défini par le Code³⁶.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

IV. Remarque : véhicules pour lesquels le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing

Comme cela a été dit ci-avant, en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions, lorsque le redevable de la TMC est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing, le régime qui s'applique est la législation fédérale telle qu'elle existait le 1^{er} janvier 2019. Par le décret du 6 mai 2019, le législateur wallon a inséré, à l'article 98, § 2, du CTAIR, la règle selon laquelle « la taxe est fixée uniformément à 61,50 euros pour les véhicules visés à l'article 94, 1^o, dont les émissions de CO₂ telles que définies à l'article 97ter, alinéa 1er, 1^o, sont égales à 0 ». Selon les travaux préparatoires, « si cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules actuellement les véhicules entièrement électriques qui regroupent principalement deux catégories : les véhicules électriques à batterie, dits VEB-BEV et les véhicules électriques à piles à combustible, dits VEC-FCEV pour Fuel Cell Electric Vehicles –, elle prévoit un champ d'application à tous les véhicules qui, dans le futur, seront équipés d'une technologie leur permettant de fonctionner sans émettre de CO₂ »³⁷.

Cette mesure insérée dès le dépôt du projet de décret n'a curieusement pas fait l'objet de remarque particulière de la part du Conseil d'État³⁸.

³³ Article 97quinquies CTAIR.

³⁴ On vise ici les voitures et voitures mixtes qui sont mises en circulation depuis plus de trente ans et immatriculées sous l'une des plaques d'immatriculation spécifiques visées à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules, et qui sont immatriculées sous la marque d'immatriculation spécifique prévue par l'article 4, § 3, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

³⁵ Article 96 CTAIR.

³⁶ Les personnes frappées de cécité complète, de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres et les personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux de 50% au moins.

³⁷ Doc., Parlement wallon, 2018-2019, n° 1320/1, p. 6.

³⁸ Avis du Conseil d'État numéro n° 65.016/4.

Selon nous, en dépit de l'absence de restriction explicite dans le texte décretaal et sous peine de violation de l'article 4, § 3, de la LSF, cette mesure tarifaire ne peut pas s'appliquer aux véhicules dont le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing.

Sous-section 3 : La législation de la Région de Bruxelles-Capitale

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la Région de Bruxelles-Capitale a repris le service de la TMC, de manière telle que c'est désormais « Bruxelles Fiscalité » qui en assure la perception, le recouvrement et la gestion du contentieux administratif, conformément aux règles de procédure bruxelloises.

La législation applicable en Région bruxelloise se trouve toujours dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après « CTAIR »).

Il convient de rappeler que, en ce qui concerne les sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing, les modifications apportées à la législation par la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à la compétence qui est la sienne en vertu de l'article 4 de la LSF, ne sont pas applicables. La législation fédérale, telle qu'elle était en vigueur au 1^{er} janvier 2002, continue de s'appliquer.

Pour autant, le législateur bruxellois n'a introduit, à ce jour, que des modifications de portée très limitée au régime de la TMC.

Exception faite de l'éco-malus inexistant en Région de Bruxelles-Capitale, le régime relatif à la base, au taux et, sous réserve de petits aménagements récents, aux exonérations de la TMC se calque sur la législation en vigueur en Région wallonne.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Les autorités bruxelloises ont néanmoins accompli un travail considérable de réflexion quant aux options de réforme future du régime de taxation des véhicules. Ainsi, en 2018, une *task force* composée d'académiques et d'acteurs du secteur, coordonnée par « Bruxelles Fiscalité », a soumis au Gouvernement et au Parlement bruxellois un rapport sur le « verdissement de la fiscalité automobile ».

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
- En 2020, le Gouvernement bruxellois a révélé le modèle *SmartMove* qu'il compte soumettre à la concertation des deux autres Régions et qui vise à mettre en place un dispositif de tarification kilométrique intelligente. La fiscalité automobile régionale ne reposerait désormais plus sur la possession de la voiture mais sur son utilisation. Le modèle se base sur une variation en fonction du nombre de kilomètres parcourus, de l'heure du trajet (heures creuses ou de nuit) et la puissance du véhicule. Le modèle de l'outil *SmartMove*, tel qu'il est actuellement conçu, remplacerait, s'il est adopté, les actuelles taxes de circulation et de mise en circulation existantes établies en Région de Bruxelles-Capitale. La taxe de circulation annuelle serait donc supprimée. Toutefois, la taxe de mise en circulation resterait maintenue, mais uniquement pour les voitures de luxe, à savoir les véhicules à partir de 15 chevaux fiscaux.

I. Base d'imposition

En Région bruxelloise, la TMC est due, pour les véhicules routiers, en raison de la puissance du moteur, exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (kW).

II. Montant de la taxe

Le montant de la TMC est fixé selon les bases et taux suivants :

Tableau 3 : Montant de base de la taxe de mise en circulation (en euros) selon la puissance (en CV et kW) du véhicule, législation de la Région de Bruxelles-Capitale

Nombre de CV	Nombre de kW	Montant de la taxe en EUR
De 0 à 8	De 0 à 70	61,50
9 et 10	De 71 à 85	123,00
11	De 86 à 100	495,00
De 12 à 14	De 101 à 110	867,00
15	De 111 à 120	1.239,00
16 et 17	De 121 à 155	2.478,00
Supérieur à 17	Supérieur à 155	4.957,00

Source : Fisconetplus

Lorsque la puissance d'un même moteur, exprimée en CV et en kW, donne lieu à la perception d'une taxe d'un montant différent, la TMC est fixée au montant le plus élevé.

Pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés (soit en Belgique, soit à l'étranger avant leur entrée en Belgique), la TMC est fixée à 61,50 euros, quelle que soit la puissance du véhicule de quinze ans en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation, si que le montant dû puisse être inférieur à 61,50 euros. Lorsque la première date d'immatriculation d'un véhicule remonte à quinze ans ou plus, la TMC est fixée uniformément à 61,50 euros³⁹.

- Avantages d'un compte VIP :**
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
- En ce qui concerne les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, la taxe est réduite d'un montant de 298,00 euros⁴⁰, sans pouvoir donner lieu néanmoins à un crédit d'impôt négatif.

III. Exonérations⁴¹

Le législateur bruxellois a modifié l'article 96 du CTAIR par l'ordonnance datée du 18 décembre 2020, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021⁴².

Il s'est agi, tout d'abord, d'adapter la législation fiscale en conséquence d'une modification mineure de la réglementation fédérale en matière d'immatriculation des véhicules.

Par le biais d'un arrêté royal du 15 décembre 2019 et d'un arrêté ministériel de la même date, deux nouvelles plaques d'immatriculation temporaires ont été créées :

- la plaque professionnelle, troisième marque d'immatriculation commerciale qui vient s'ajouter aux plaques essai et marchand déjà existantes ;
- la plaque nationale.

Le CTAIR est, dès lors, adapté afin de tenir compte de ces nouveautés et prévoir expressément que ces plaques, compte tenu des conditions particulières qui encadrent leur délivrance et leur utilisation, ne

³⁹ Article 98, § 2, CTAIR.

⁴⁰ Article 98, § 1^{er} bis, al. 2, CTAIR.

⁴¹ Article 96 CTAIR.

⁴² Ordonnance du 18 décembre 2020 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus suite à la nouvelle réglementation fédérale relative à l'immatriculation des véhicules à moteur et remorques, M.B., 5 janvier 2021.

sont pas taxées⁴³. Cette nouvelle exonération ne s'applique néanmoins pas, conformément à la législation institutionnelle (en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions), aux sociétés, entreprises publiques autonomes ou ASBL à activités de leasing.

En outre, par une ordonnance du 28 novembre 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020⁴⁴, la Région bruxelloise a introduit, relativement aux véhicules, une exonération pour le cas où ces derniers sont affectés exclusivement à un service public de l'État, des Communautés, des Régions, des Provinces, des agglomérations ou des communes. Au surplus, l'exonération prévue lorsque les véhicules sont utilisés comme moyen de locomotion personnelle par les grands invalides de la guerre (qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 60% au moins) ou par des personnes présentant un handicap tel que défini par le Code⁴⁵, est étendue aux victimes d'actes de terrorisme. Au demeurant, cette exonération (personnes handicapées ou victimes d'actes de terrorisme) est limitée à une voiture particulière par personne bénéficiaire. Enfin, comme en Région wallonne, l'exonération relative aux véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances, est maintenue telle quelle.

Une fois encore, ces amendements apportés au régime d'exonération en Région de Bruxelles-Capitale, ne s'appliquent pas aux redevables qui sont des sociétés, entreprises publiques autonomes ou ASBL à activités de leasing (pour lesquels s'applique encore le régime fédéral tel qu'en vigueur au 1^{er} janvier 2002).

IV. Remarque : véhicules pour lesquels le redevable est une société, une entreprise publique
Ceci est un filigrane pour la version d'essai; achetez pour obtenir une version complète !

Contrairement à la Région wallonne, la Région Bruxelles-Capitale n'a pas modifié sa législation en matière de véhicules électriques.
Avantages d'un compte VIP

- Néanmoins, il semble que Bruxelles Fiscalité poursuive une pratique administrative issue du SPF Finances (lorsque ce dernier était toujours en charge du service des TC et TMC) qui consiste à ne pas appliquer le régime juridique normalement en vigueur pour les véhicules pour lesquels le redevable est une société à activités de leasing (à savoir, le régime fédéral tel qu'il existait le 1^{er} janvier 2002).
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Selon nous, cette pratique s'inscrirait en violation de l'article 4.5.2. de l'LF.

Sous-section 4 : La législation de la Région flamande

Enlevez-

L'administration fiscale flamande (Vlabel) est en charge du service de la TMC depuis le 1^{er} janvier 2011.

À la différence des deux autres Régions, la législation flamande en matière de TMC se trouve, non plus dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, mais dans le Code Flamand de la Fiscalité (« CFF »). En ce qui concerne les éléments constitutifs de la taxe qui sont demeurés sous la responsabilité de l'autorité fédérale (matière imposable, notamment), les règles pertinentes sont aussi reprises dans ce Code, sous la réserve qu'elles reproduisent la législation fédérale en vigueur (le cas échéant, en effectuant un renvoi au CTAIR – par exemple, art. 2.3.1.0.1. CFF).

⁴³ « S'agissant de la TMC, les véhicules munis d'une plaque essai ou d'une plaque marchand sont déjà exclus de la taxation par l'actuel article 94, 1^o, du CTAIR. Dès lors que les nouvelles plaques ne peuvent être utilisées que respectivement cinq ou vingt jours, il convient de ne pas non plus taxer l'immatriculation d'un véhicule sous une plaque professionnelle ou une plaque nationale » (Doc., Parl. Brux., 2020-2021, n° A-277/1, pp. 2-3).

⁴⁴ Ordonnance du 28 novembre 2019 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale, *M.B.*, 10 décembre 2019.

⁴⁵ Les personnes frappées de cécité complète, de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres et les personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux de 50% au moins.

Le législateur flamand a modifié de manière substantielle les règles relatives à la base d'imposition, au taux d'imposition et aux exonérations de la TMC. Pour l'essentiel, les réformes successives ont été caractérisées par le souci de « verdier » le mode de calcul de la taxe.

Toutefois, les modifications apportées au régime de la TMC par la Région flamande, conformément à la compétence qui est la sienne en vertu de l'article 4 de la LSF, ne sont pas applicables aux sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing, et ce en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions. La législation fédérale, telle qu'elle était en vigueur au 1^{er} janvier 2002, continue de régir la TMC pour ces redevables spécifiques.

I. Base d'imposition⁴⁶

La TMC flamande relative aux véhicules routiers est fixée sur la base de caractéristiques environnementales.

Les indicateurs environnementaux dont il est tenu compte sont au nombre de trois :

- les émissions de CO₂ ;
- la classe environnementale – norme Euro (0, 1, 2, 3, 4, 5 ou 6)⁴⁷
- la présence d'un filtre à particules.

II. Montant de la taxe⁴⁸

Pour les voitures privées, les voitures mixtes et les minibus⁴⁹, la taxe de mise en circulation se calcule selon la formule suivante :
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

$$TMC = \left[\left(\frac{CO_2 \times f + x}{246} \right)^6 \times 4500 + C \right] \times LC$$

1. Convertir le document en entier.
Le facteur CO₂ se réfère aux émissions de CO₂ du véhicule en g/km, telles que mesurées lors de l'homologation du véhicule selon la réglementation européenne en vigueur⁵⁰.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Le facteur f constitue un facteur correctif pour les véhicules roulant au LPG ou CNG :

- pour le LPG, f = 0,88 ;
- pour le gaz naturel, f = 0,93 ;
- pour les véhicules au gaz naturel et essence (bifuel), f = 0,744, à condition qu'ils soient homologués comme véhicules à essence ;
- pour les autres véhicules, f = 1.

Le facteur x est, quant à lui, un terme de correction du CO₂ en fonction de l'évolution technologique ; x est égal à 0 g CO₂/km et est majoré annuellement de 4,5 g CO₂/km à partir de l'année 2013.

Le facteur c est une constante (composante air) en fonction de la norme Euro⁵¹ et du type de carburant du véhicule routier, visé au tableau suivant :

⁴⁶ Article 2.3.3.0.1. CFF.

⁴⁷ Les normes Euro sont les plafonds maxima pour la concentration de certains polluants dans les gaz d'échappement de véhicules automobiles, fixés dans des directives et règlements européens successifs.

⁴⁸ Articles 2.3.4.1.1. à 2.3.4.1.7. et article 2.3.6.0.3. CFF.

⁴⁹ Autres que les véhicules mis en circulation par une société à activités de leasing.

⁵⁰ Si les émissions de CO₂ du véhicule routier ne sont pas connues, voy. article 2.3.4.1.6 CFF.

⁵¹ Si la norme Euro du véhicule routier n'est pas connue, voy. article 2.3.4.1.5 CFF.

Tableau 4 : Montant (en euros) du facteur c dans le calcul de la taxe de mise en circulation selon la norme Euro et le carburant, législation de la Région flamande

Type de carburant	Norme Euro	Tarifs applicables à partir du 1 ^{er} janvier 2021 en EUR
Diesel	Euro 0	2.863,15
	Euro 1	840,00
	Euro 2	622,57
	Euro 3	493,36
	Euro 3 + filtre à particules	467,06
	Euro 4	467,06
	Euro 4 + filtre à particules	459,35
	Euro 5 ou EEV	459,35
	Euro 6	454,07
Essence, et autres carburants	Euro 0	1.138,78
	Euro 1	509,29
	Euro 2	152,29
	Euro 3	95,53
	Euro 4	22,93
	Euro 5 ou EEV	20,61
	Euro 6	20,61

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Fisconetplus

Le facteur LC est un facteur correctif pour les véhicules d'occasion en fonction d'âge – l'ancienneté se détermine sur la base de la date de la première immatriculation (en Belgique ou à l'étranger, telle que mentionnée sur le certificat d'immatriculation).

Enlevez-

Tableau 5 : Valeur du facteur LC (en pourcentage) dans le calcul de la taxe de mise en circulation, selon l'âge du véhicule, législation de la Région flamande

	Âge du véhicule	Valeur LC
LC 0	moins que 12 mois entiers	100%
LC 1	àpd 12 mois entiers	90%
LC 2	àpd 24 mois entiers	80%
LC 3	àpd 36 mois entiers	70%
LC 4	àpd 48 mois entiers	60%
LC 5	àpd 60 mois entiers	50%
LC 6	àpd 72 mois entiers	40%
LC 7	àpd 84 mois entiers	30%
LC 8	àpd 96 mois entiers	20%
LC 9	àpd 108 mois entiers	10%
LC 10 et suivants	àpd 120 mois entiers	0%

Source : Fisconetplus

Le montant de la taxe n'est jamais inférieur à 45,56 euros et jamais supérieur à 11.391,05 euros⁵².

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Pour les véhicules routiers dont la première mise en circulation date d'il y a trente ans ou plus, la TMC

s'élève à 45,56 euros. Tel est aussi le cas pour les véhicules routiers qui répondent à l'une des conditions suivantes :

1. Convertir le document en entier.
 - en l'année d'imposition 2017, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans ;
 - en l'année d'imposition 2018, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-six ans ;
 - en l'année d'imposition 2019, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-sept ans ;
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
 - en l'année d'imposition 2020, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-huit ans ;
 - en l'année d'imposition 2021, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-neuf ans⁵³.

Les montants en question sont adaptés le 1^{er} juillet de chaque année à la base des fluctuations de l'indice général des prix à la consommation fixé entre le mois de mai de l'année précédente et le mois de mai de l'année en cours⁵⁴.

Enlevez-

Jusqu'au 31 décembre 2020 inclus, pour les véhicules dont la puissance imposable est supérieure à 11 chevaux fiscaux et dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz naturel, la taxe est réduite de 4000 euros⁵⁵.

Pour les véhicules dont le redevable de la TMC est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing, ce régime flamand de calcul ne s'applique pas, de manière telle que c'est l'ancien régime fédéral qui demeure en vigueur. Il est repris dans l'article 2.3.4.2.1. du CFF, et ce dans un souci de transparence législative.

⁵² Article 2.3.4.1.3 CFF.

⁵³ Article 2.3.4.1.3 CFF.

⁵⁴ Article 2.3.4.1.4 CFF.

⁵⁵ Article 2.3.5.0.1 CFF. La réduction est limitée au montant de la TMC elle-même, mais sans application de la taxe minimale.

III. Exonérations⁵⁶

Une exonération de la taxe est accordée :

- pour les véhicules employés exclusivement pour le transport de malades ou blessés et, lorsqu'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme des ambulances ;
- pour les véhicules employés comme moyen de transport personnel par les grands invalides de guerre (bénéficiant d'une pension d'invalidité d'au moins 60%) ou les personnes atteintes d'un handicap moyennant certaines conditions – cette hypothèse d'exonération est limitée à une voiture particulière par bénéficiaire ;
- pour les véhicules munis d'une plaque professionnelle ;
- pour les véhicules munis d'une plaque nationale ;
- pour les véhicules routiers qui, dans un délai de six mois suivant l'immatriculation, sont transférés vers un autre État de l'Espace économique européen et y sont immatriculés.

Au surplus, en vertu de l'article 2.3.6.0.2. du CFF, « les véhicules fonctionnant exclusivement avec moteur électrique ou à l'hydrogène ne sont pas taxés ».

Pour les véhicules routiers, jusqu'au 31 décembre 2020, il existait aussi une exonération de TMC pour les véhicules dont la puissance imposable n'est pas supérieure à 11 CV et dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz naturel ; ou encore, pour les véhicules hybrides rechargeables avec une émission de CO₂ jusqu'à 50 g/km⁵⁷.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

La Région flamande a également modifié son régime en matière de véhicules électriques⁵⁸.

Le décret-programme de l'ajustement du budget 2020 du 26 juin 2020 a apporté des modifications tant en ce qui concerne la TMC que la TC.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

En effet, l'article 61 dudit décret a modifié l'alinéa 2 de l'article 2.2.6.0.6 du Code Flamand de la Fiscalité qui exonère de la taxe de circulation les véhicules fonctionnant exclusivement avec moteur électrique ou à l'hydrogène.

Auparavant, l'alinéa 2 stipulait : « le présent article s'applique aux véhicules routiers, aux camionnettes, corbillards et tracteurs à moteur solos, autres qu'au sens de l'article 2.2.4.0.1, § 6, de personnes physiques et d'autres personnes morales que les sociétés, les entreprises publiques autonomes et les associations sans but lucratif, qui exercent des activités de leasing ».

Dorénavant, la réserve concernant les véhicules dont le redevable est une société à activité de leasing a été formellement supprimée, de sorte que l'alinéa 2 énonce que « *Le présent article ne s'applique pas aux véhicules, visés à l'article 2.2.4.0.1, § 6* »⁵⁹.

L'article 64 du décret-programme de l'ajustement du budget 2020 du 26 juin 2020 a procédé de façon identique pour la taxe de mise en circulation. Il a abrogé l'alinéa 2 que comprenait l'article 2.3.6.0.2 et qui stipulait que le présent article⁶⁰ « *s'applique uniquement aux véhicules routiers de personnes*

⁵⁶ Article 2.3.6.0.1 CFF.

⁵⁷ Un véhicule hybride rechargeable est un véhicule à moteur électrique et à moteur à combustion, dont l'énergie est fournie au moteur électrique par des batteries pouvant être chargées complètement par un raccordement à une source d'énergie externe.

⁵⁸ Décret Rég. fl. du 26 juin 2020 décret-programme de l'ajustement du budget 2020, art 64, *M.B.*, 17 juillet 2020, pp 54226-54240.

⁵⁹ Ce paragraphe vise les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes.

⁶⁰ L'article 2.3.6.0.2. du Code Flamand de la Fiscalité stipule à son premier alinéa : « Les véhicules fonctionnant exclusivement avec moteur électrique ou à l'hydrogène ne sont pas taxés ».

physiques et d'autres personnes morales que les sociétés, les entreprises publiques autonomes et les associations sans but lucratif, qui exercent des activités de leasing ».

Ces articles ne figuraient pas dans le projet de décret original tel qu'il avait été soumis au Conseil d'État ; ils ont été introduits par le biais d'un amendement⁶¹.

L'amendement introduisant ces modifications ne fait pas mention de la problématique du leasing.

Ainsi la modification en matière de taxe de circulation est justifiée notamment par la volonté d'exempter de la taxe les autobus électriques et les autocars⁶².

La suppression de l'alinéa 2 de la mesure concernant la TMC n'apporte pas plus de précision. Ce dernier est abrogé « *afin de mettre la réglementation de la TMC en concordance avec celle la taxe annuelle de circulation* »⁶³.

Il convient cependant d'insister sur le fait que ces modifications législatives ne permettent pas d'appliquer un autre régime que celui prévu par la LSF pour les redevables à activités de leasing.

Dans le cas contraire, l'application du régime applicable aux redevables autres que les sociétés à activités de leasing serait contraire au prescrit de l'article 4 de la LSF, en l'absence d'accord de coopération conclu par les trois Régions. Un contentieux pourrait surgir à l'avenir à ce propos.

Sous-section 5 : La législation fédérale (au 1^{er} janvier 2002) pour les cas où le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

La législation fédérale, telle qu'elle existait au 1^{er} janvier 2002, est toujours d'application lorsque le redevable de la TMC est une société (entreprise publique autonome ou ASBL) à activités de leasing, et ce, indépendamment du fait que les Régions ne sont pas parvenues à s'accorder dans le cadre d'un accord de coopération. Le régime de la TMC se présente donc comme suit.

1. Convertir le document en entier⁶⁴

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie routiers, en raison de la puissance du moteur exprimée soit en CV, soit en kW.

II. Montant de la taxe⁶⁵

La taxe est fixée selon les bases et taux suivants pour les voitures mixtes, minibus et motocyclettes :

Enlevez-

⁶¹ Parl. Fl., 2019-2020, 290 nr. 4.

⁶² Parl. Fl., 2019-2020, 290 nr. 4, p 6. : « Naar analogie met de regelgeving in de voorgaande vergroening wordt de vrijstelling voor elektrische voertuigen verder uitgebreid. Dit zorgt er bijvoorbeeld voor dat elektrische autobussen en autocars in de toekomst vrijgesteld zullen zijn. Voor de vrachtwagens van meer dan 3,5 ton maximaal toegelaten gewicht (MTT) blijven enkel nog de EU-minima inzake verkeersbelastingen voor vrachtwagens vanaf 12 ton MTT van toepassing. Dit artikel is, ingevolge amendement nr. 6 dat artikel 54 van het ontwerp van decreet wenst te wijzigen, van toepassing op de belastbare periodes vanaf 1 juli 2020. Dit betekent concreet dat de uitbreiding van de vrijstelling voor elektrische voertuigen van toepassing is op (zowel nieuwe als tweedehandse) voertuigen waarvan het belastbaar tijdperk start vanaf 1 juli 2020. Hierdoor wordt de uitgebreide vrijstelling van toepassing op het reeds bestaande wagenpark, maar wel pas vanaf het eerstvolgende aanslagbiljet voor de eerstvolgende belastbare periode die ten vroegste begint op 1 juli 2020 (de belastbare periode valt immers niet noodzakelijk samen met 1 januari van het kalenderjaar – zie artikel 3.3.2.0.1, tweede lid, 2° en 3°, VCF) ».

⁶³ Traduction libre : Parl. Fl., 2019-2020, 290 nr. 4, p 7. « Om de regelgeving van de BIV zoveel als mogelijk in overeenstemming te brengen met die van de jaarlijkse verkeersbelasting wordt artikel 2.3.6.0.2, tweede lid, VCF geschrapt ».

⁶⁴ Article 97 CTAIR.

⁶⁵ Article 98 CTAIR.

Tableau 6 : Montant de base de la taxe de mise en circulation (en euros) selon la puissance (en CV et kW) du véhicule, législation fédérale

Nombre de CV	Nombre de kW	Montant de la taxe en EUR
De 0 à 8	De 0 à 70	61,50
9 et 10	De 71 à 85	123,00
11	De 86 à 100	495,00
De 12 à 14	De 101 à 110	867,00
15	De 111 à 120	1.239,00
16 et 17	De 121 à 155	2.478,00
Supérieur à 17	Supérieur à 155	4.957,00

Source : Fisconetplus

Lorsque la puissance d'un même moteur exprimée en CV et en kW donne lieu à perception d'une taxe d'un montant différent, la taxe est fixée au montant le plus élevé.

La taxe est diminuée de 10% chaque année pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive⁶⁶. Pour les véhicules qui ont été immatriculés pendant dix ans et plus, la taxe est fixée uniformément à 61,50 euros⁶⁷.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
La taxe fixée pour une voiture, voiture mixte, minibus ou motocyclette ne peut être inférieure à 61,50 euros⁶⁸.

Avantages d'un compte VIP⁶⁹

Sont exemptés de la taxe :

1. Convertir le document en entier, pour les véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances ;
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
 - les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par les grands invalides de la guerre ou les personnes souffrant d'un handicap tel que décrit par l'article 96 du CTAIR.

Enlevez-

⁶⁶ Article 98, § 2, al.1^{er}, CTAIR.

⁶⁷ Article 98, § 2, al. 2, CTAIR.

⁶⁸ Article 98, § 2, al. 3 CTAIR.

⁶⁹ Article 96 CTAIR.

Section 3 : La taxe de circulation sur les véhicules automobiles

La taxe de circulation sur les véhicules automobiles (ci-après : « TC ») est un impôt régional. La LSF attribue aux Régions le pouvoir exclusif de modifier le taux d'imposition, la base d'imposition ainsi que les exonérations. Par contre, les règles relatives à la détermination du redevable ou de la matière imposable continuent de relever du législateur fédéral agissant à la majorité spéciale (loi spéciale au sens de l'article 4, dernier alinéa, de la Constitution). Quant aux règles de procédure, elles dépendent des Régions uniquement si le service des taxes concernées a été repris conformément à la procédure prévue à l'article 5 de la LSF.

L'article 42, § 1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après : « CTAIR ») interdit aux provinces, agglomérations et communes d'établir des additionnels à la TC ou des taxes quelconques sur les véhicules visés par la TC⁷⁰.

Par dérogation toutefois, l'article 42, § 2, du CTAIR établit d'office, au profit des communes (uniquement), un décime additionnel à la TC perçue sur les véhicules automobiles⁷¹. Ce décime n'est néanmoins pas appliqué à la taxe relative aux véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes en vertu d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services d'autocars, ou encore, aux véhicules qui bénéficient de la réduction de TC pour usage exclusif dans l'enceinte des ports⁷². Il n'y a pas non plus de décime additionnel calculé sur la taxe de circulation complémentaire (« TCC »).

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

À l'occasion du processus de régionalisation de la taxe de mise en circulation, en 2001 (cinquième réforme de l'Etat), le Gouvernement fédéral de l'époque a formulé comme suit une définition des éléments constitutifs de la taxe de circulation⁷³ :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Base imposable : la puissance du moteur, de sa cylindrée ou du poids du véhicule.

Taux d'imposition et exonérations : voir les articles 5 et 9 et suivants (montant de la taxe) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

Enlevez

Dès lors que la matière imposable, la détermination des redevables et les critères de localisation de la taxe de circulation sont communs aux trois Régions (compétence du législateur fédéral agissant par la voie d'une loi spéciale), ils se définissent de la manière suivante dans le Code (fédéral) des taxes assimilées aux impôts sur les revenus⁷⁴.

⁷⁰ Sauf en ce qui concerne les bateaux, les canots, les cyclomoteurs et les motocyclettes.

⁷¹ Toutefois, lorsque la commune fait partie d'une agglomération de communes, un cinquième du produit de ce décime est attribué à l'agglomération de communes. Pour la Région flamande, voyez l'article 2.2.4.0.5 CFF.

⁷² Pour la Région flamande, ce dispositif est reproduit dans le CFF, à l'article 2.2.4.0.5., même si la compétence concernée est demeurée fédérale.

⁷³ Projet de loi spéciale portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions, Rapport fait au nom de la Commission de révision de la Constitution et de la réforme des institutions, annexe 3, *Doc. Parl.*, Chambre, 2000-2001, n° 50-1183/7, p. 159.

⁷⁴ Pour la Région flamande, ces dispositions sont reproduites dans le Code Flamand de la Fiscalité (« CFF »). Il s'agit d'une simple « reproduction », dans un souci de transparence de la législation, des dispositions du Code fédéral des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, dès lors que, pour rappel, les Régions ne sont pas compétentes pour régler la matière imposable, la désignation des redevables et les critères de location de la TC. Seul le législateur fédéral, par le biais d'une loi spéciale, est compétent pour ce faire.

I. Matière imposable⁷⁵

Les véhicules visés par la taxe de circulation sont les véhicules à vapeur ou à moteur (et leurs remorques et semi-remorques), servant soit au transport des personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques.

Les véhicules à moteur sont répertoriés, en principe, conformément à la réglementation concernant leur immatriculation à la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules). Toutefois, pour les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kg et qui sont immatriculés à la DIV comme « camionnettes », une exception est prévue : une définition fiscale des camionnettes a été introduite à partir de l'exercice d'imposition 2006.

En Belgique, le segment des véhicules automobiles principalement destinés au transport de marchandises (camionnettes, camions, tracteurs, remorques et semi-remorques) bénéficie, pour des raisons économiques mais dans le respect de la réglementation européenne, d'un traitement fiscal plus avantageux que le segment des voitures, des voitures mixtes et des minibus⁷⁶. Antérieurement à 2005, l'administration fiscale fédérale se basait, pour la détermination de la nature d'un véhicule, sur la catégorie sous laquelle le véhicule était immatriculé dans le répertoire de la DIV. L'évolution technique dans l'industrie automobile, combinée à la réglementation européenne, ont cependant conduit à rendre inopportune cette référence pure et simple à la classification opérée par une réglementation non fiscale⁷⁷. Pour éviter que le régime fiscal de faveur prévu pour les véhicules utilitaires ne bénéficie d'un champ d'application trop large, englobant ce que l'on a communément dénommé les « fausses camionnettes » (c'est-à-dire, des véhicules qui sont certes répertoriés comme « camionnettes » dans le répertoire de la DIV, mais qui sont en réalité destinés à un usage indépendant de toute activité professionnelle), il convenait de prévoir une définition fiscale autonome de cette notion de « camionnette »⁷⁸ (indépendante, donc, de la réglementation en matière d'immatriculation). Un accord de coopération a été conclu entre les trois Régions à cette fin⁷⁹, de manière notamment à pouvoir mettre en œuvre cette nouvelle définition fiscale de la notion de « camionnette » aux redevables de la TMC qui sont des sociétés, entreprises publiques autonomes ou ASBL à activités de leasing. Cet accord de coopération a été formalisé, dans chaque Région, d'un décret ou d'une ordonnance d'assentiment, ainsi que d'un décret ou d'une ordonnance matérialisant la réforme dans le CTAIR. À la différence du régime de la TMC (pour lequel l'introduction d'une définition fiscale de la notion de « camionnette » impliquait une modification de la matière imposable, ce qui nécessitait l'intervention de la loi spéciale au niveau de l'autorité fédérale), l'incidence de la nouvelle notion de « camionnette » sur la matière imposable est purement formelle.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

⁷⁵ Articles 3 et 4 CTAIR ; article 2.2.1.0.1. CFF.

⁷⁶ Voy. le projet de décret portant introduction de la notion de « camionnette » dans le Titre II du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, *Doc.*, Parlement wallon, 2005-2006, n° 274/1, p. 2 ; projet d'ordonnance portant introduction de la notion de « camionnette » dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, *Doc.*, Parlement bruxellois, 2005-2006, n° A-216/1, p. 1 ; projet de décret *tot invoering van het begrip 'lichte vrachtauto' in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen*, *Doc.*, Parlement flamand, 2005-2006, n° 606-1, p. 3).

⁷⁷ « En effet, dans le segment des monovolumes et des véhicules tout-terrain (luxueux), certains constructeurs ont fait usage des lacunes dans les dispositions fiscales en la matière pour faire assimiler, par une interprétation « inventive » des conditions techniques relatives au poids et au rapport entre l'espace réservé aux passagers et celui réservé au chargement, leurs véhicules à la catégorie des « camionnettes » au lieu de la catégorie des voitures, voitures mixtes ou minibus » (voy., notamment, le projet de décret portant introduction de la notion de « camionnette » dans le Titre II du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, *Doc.*, Parlement wallon, 2005-2006, n° 274/1, p. 2).

⁷⁸ Définition qui vaut pour des véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kg.

⁷⁹ Accord de coopération du 24 juin 2005 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction de la notion de « camionnette » dans le titre II du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, compte tenu de la neutralité fiscale et en vue de prévenir la concurrence entre les régions au niveau de l'immatriculation des véhicules, *M.B.*, 25 janvier 2006.

la TC demeurerait purement tarifaire, de manière telle que les Régions étaient compétentes au titre de leur compétence exclusive vis-à-vis du taux d'imposition de la taxe de circulation^{80,81}.

II. Redevable⁸²

Est redevable de la taxe quiconque emploie pour son propre usage ou exploite un ou plusieurs véhicules désignés comme étant imposables par les articles 3 et 4 du CTAIR, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention.

Toutefois, conformément à un système dit « automatisé », la taxe est due par la personne physique ou morale qui est ou doit être reprise au certificat d'immatriculation, aussi longtemps qu'un véhicule est ou doit être inscrit au nom de cette personne dans le répertoire matricule de la DIV⁸³.

III. Localisation de l'impôt

L'article 5 de la LSF localise la taxe de circulation à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé. Lorsque le redevable, personne physique ou personne morale, n'a pas en Belgique de domicile ou de siège social, la TC est réputée localisée au lieu de sa résidence ou de son principal établissement en Belgique.

Sous-section 2 : La législation de la Région wallonne

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

⁸⁰ « En ce qui concerne la taxe de circulation, la modification apportée à l'article 4 n'a d'autre portée que de soumettre les camionnettes qui répondent à certains critères au même tarif que les voitures, voitures mixtes ou minibus. Ainsi, l'accord de coopération ne modifie pas la matière imposable, mais les taux applicables » (voy., notamment, l'avis du Conseil d'État n° L.38.697/V.R./V, *Doc.*, Parlement wallon, 2005-2006, n° 273-1, p. 13).

⁸¹ On note aussi que, par le biais d'une loi-programme du 27 décembre 2005 (*M.B.*, 30 décembre 2005), le législateur fédéral a introduit la même définition de la notion de « camionnette » pour les besoins de la mise en œuvre de la taxe de circulation complémentaire, ainsi que de la taxe compensatoire des accises, pour lesquelles l'autorité fédérale demeure compétente.

⁸² Article 6 du CTAIR ; Art 2.2.2.0.1 du CFF.

⁸³ Les véhicules en question sont les voitures, les voitures mixtes, les voitures mixtes lentes, les minibus, les ambulances, les motocyclettes, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les camionnettes, les camionnettes lentes, les remorques à bateau, les remorques de camping, les véhicules de camping, les remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée jusqu'à 3.500 kg. Art. 21 CTAIR ; article 2.2.2.0.1., § 2, CFF (la Région flamande a ajouté les corbillards à cette liste). Pour les hypothèses dans lesquelles un véhicule est immatriculé à l'étranger et mis en circulation sur la voie publique en Région wallonne par des personnes qui y ont leur résidence, voy. la circulaire du 30 mars 2018 relative aux taxes de circulation et de mise en circulation sur les véhicules automobiles. - Véhicules immatriculés à l'étranger et utilisés sur le territoire wallon par une personne résidant en Région wallonne. - Conditions d'imposition, d'exonération et d'exigibilité à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation, *M.B.*, 15 mai 2018.

I. Base d'imposition⁸⁴

La TC est due, selon le cas, en raison de la puissance du moteur, de sa cylindrée ou de la masse maximale autorisée du véhicule telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente.

Le nombre de chevaux fiscaux (CV) est déterminé au moyen d'une formule dont tous les éléments dépendent de la cylindrée en litres.

II. Montant de la taxe⁸⁵

La taxe est fixée, soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile.

Pour les *voitures, voitures mixtes et minibus*, le montant de la taxe est déterminé en fonction de la puissance du véhicule, plus spécifiquement le nombre de chevaux fiscaux (CV). Le barème suivant s'applique lorsque la puissance imposable ne dépasse pas 20 CV. Les taux de la TC sont adaptés au 1^{er} juillet de chaque année selon une méthode de calcul déterminée, sur la base des fluctuations de l'indice général des prix à la consommation⁸⁶.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

⁸⁴ Article 7 CTAIR.

⁸⁵ Article 9 CTAIR. Dans le cadre du présent rapport, seul le montant de la TC pour les voitures, voitures mixtes et minibus est exposé. L'article 9 du CTAIR prévoit aussi les modalités de calcul de la TC pour : (art. 9, B) les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kilogrammes (tenant compte de la définition fiscale de la notion de « camionnette ») ; (art. 9, C) les motocyclettes ; (art. 9, D) les autobus et les autocars ; (art. 9, E) les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises (lorsque la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kilogrammes) ; (art. 9, F) les remorques et semi-remorques. Dans la foulée de l'introduction de la redevance kilométrique pour les poids lourds le 1^{er} avril 2016, le législateur a revu les taux de TC pour les véhicules destinés au transport de marchandises, et ce par le biais du décret-programme portant sur des mesures diverses liées au budget (*M.B.*, 29 décembre 2016) : il s'est agi, d'une part, dans le respect du droit européen en vigueur, de porter à zéro la TC concernant les véhicules dont la MMA est supérieure ou égale à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes et, d'autre part, à appliquer le tarif minimum (permis par le droit européen) pour les véhicules dont la MMA est égale ou supérieure à 12 tonnes.

⁸⁶ Article 11 CTAIR.

Tableau 7 : Montant de base de la taxe de circulation (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation de la Région wallonne

CV	Tarifs applicables à partir du 1er juillet 2020 en EUR
4 CV et moins	76,32
5 CV	95,52
6 CV	138,12
7 CV	180,36
8 CV	223,08
9 CV	265,80
10 CV	307,92
11 CV	399,60
12 CV	491,28
13 CV	582,72
14 CV	674,40
15 CV	766,08
16 CV	1.003,44
17 CV	1.240,92
18 CV	1.478,52
19 CV	1.715,40
20 CV	1.953,00
Plus de 20 CV	1.953,00 majoré de 106,56 par CV au-delà de 20 CV

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Fisconetplus

Pour ce qui concerne les voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes « mises en circulation depuis plus de trente ans au moment de la débi... », le montant est cependant fixé forfaitairement à 34,62 euros (montant indexé à partir de 2000)⁸⁷.

Enlevez-

La TC minimale sur tous les véhicules imposables s'élève aussi à 34,62 euros (montant indexé à partir du 1^{er} juillet 2020)⁸⁸, montant auquel il convient d'ajouter le décime additionnel au profit des communes⁸⁹.

Conformément aux articles 12 et 13 du CTAIR, une taxe de circulation complémentaire (« TCC ») est due pour les voitures, voitures mixtes et minibus (y compris les camionnettes visées à l'article 4, § 3, du CTAIR) dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés⁹⁰. Cette TCC a été initialement instaurée en vue de compenser la suppression des accises sur le LPG par la Belgique en 1983. En vertu du droit européen, des taux d'accises minimums doivent être prévus sur les huiles minérales. Néanmoins, la Belgique a pu maintenir la non-perception de droits d'accises sur le LPG en vertu de la directive 2003/96/CE du Conseil

⁸⁷ Article 10 CTAIR.

⁸⁸ Article 10 CTAIR.

⁸⁹ La taxe minimum ne s'applique pas aux véhicules à moteur ou aux ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes mais est inférieure à 12 tonnes.

⁹⁰ Article 12 CTAIR.

du 27 octobre 2003 (restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité), justement car le LPG était imposé d'une autre manière, à savoir par le biais de la TCC⁹¹.

Le montant (non indexé) de la TCC est fonction de la puissance imposable, déterminée en CV.

Tableau 8 : Montant de la taxe de circulation complémentaire (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation de la Région wallonne

Nombre de CV	Montant en EUR
0-7	89,16
8-13	148,68
>13	208,20

Source : Fisconetplus

Aucun décime additionnel au profit des communes n'est ajouté à cette TCC.

Il existe cependant deux exemptions totales ou partielles de la TCC⁹², accordées :

- aux non-résidents lorsque, dans l'État de leur résidence, il n'existe pas de taxe analogue ou lorsque les résidents belges en sont exemptés (dans la mesure de cette exemption) ;
- aux organismes internationaux, à leurs représentants, fonctionnaires ou membres, dans la mesure où ils bénéficient de l'exemption de la TC en vertu des privilèges et immunités qui leur sont accordés conformément au droit international.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Des réductions de la TC sont prévues aux articles 14 et suivants du CTAIR. Elles concernent essentiellement certains véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes (en fonction du nombre d'années d'utilisation du véhicule ou pour le motif de l'existence d'un « parc de véhicules »), ou encore, certains véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objets quelconques (pour usage exclusif dans l'enceinte des ports).

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

L'article 5 du CTAIR contient une liste d'hypothèses d'exemption de la TC⁹³.

En ce qui concerne notamment les véhicules autres que **Enlevez-** moteur ou ensembles de véhicules affectés au transport par route de marchandise d'au moins 12 tonnes, les exemptions ont trait aux véhicules affectés exclusivement à un service public des différentes collectivités politiques, les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes, les auto-ambulances, les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des infirmes, les véhicules utilisés exclusivement à l'essai par les fabricants ou marchands ou par leurs employés, certains véhicules agricoles ou assimilés, les véhicules automobiles affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur, les véhicules automobiles utilisés par un résident belge et mis à sa disposition par son employeur établi à l'étranger et qui y sont immatriculés, ou encore, les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport de marchandises par route qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence.

⁹¹ Pour cette justification, voy. *Doc.*, Parlement bruxellois, 2020-2021, n° A-277/1, pp. 3-4.

⁹² Article 13 CTAIR.

⁹³ En principe, tout véhicule exempté de TC l'est aussi de la TCC. Il existe néanmoins des exceptions où la TCC demeure due en dépit de l'exemption de TC (par exemple, véhicules utilisés exclusivement comme taxi, auto-ambulances, véhicules utilisés comme moyen de transport personnel par des grands invalides de guerre ou par des infirmes, etc.).

Sous-section 3 : La législation de la Région de Bruxelles-capitale

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la Région de Bruxelles-Capitale a repris le service de la TC, de manière telle que c'est désormais « Bruxelles Fiscalité » qui en assure la perception, le recouvrement et la gestion du contentieux administratif, conformément aux règles de procédure bruxelloises.

La législation applicable en Région bruxelloise se trouve toujours dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après « CTAIR »).

Il convient de rappeler que, en ce qui concerne les sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing, les modifications apportées à la législation par la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à la compétence qui est la sienne en vertu de l'article 4 de la LSF, ne sont pas applicables. La législation fédérale, telle qu'elle était en vigueur au 1^{er} janvier 2002, continue de s'appliquer.

Pour autant, le législateur bruxellois n'a introduit, à ce jour, que des modifications de portée limitée au régime de la TC⁹⁴. Le régime relatif à la base, au taux et, sous réserve de petits aménagements récents, aux exonérations de la TC se calque sur la législation en vigueur en Région wallonne.

Les autorités bruxelloises ont néanmoins accompli un travail considérable de réflexion quant aux options de réforme future du régime de taxation des véhicules. Ainsi, en 2018, une *task force* composée d'académiques et d'acteurs du secteur, coordonnée par « Bruxelles Fiscalité », a soumis au Gouvernement et au Parlement bruxellois un rapport sur « verdissement de la fiscalité automobile ».

En 2020, le Gouvernement bruxellois a révélé le modèle *SmartMove* qu'il compte soumettre à la

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

concertation des deux autres Régions et qui vise à mettre en place un dispositif de tarification kilométrique intelligente. La fiscalité automobile régionale ne reposerait désormais plus sur la possession de la voiture mais sur son utilisation. Le modèle se base sur une variation en fonction du nombre de kilomètres parcourus, de l'heure du trajet (heures de pointe, heures creuses ou de nuit) et la puissance du véhicule. Le modèle de l'outil *SmartMove*, tel que proposé, remplacerait, s'il est adopté, les actuelles taxes de circulation et de mise en circulation pour les personnes établies en Région de Bruxelles-Capitale. La taxe de circulation annuelle serait donc supprimée. Toutefois, la taxe de mise en circulation resterait maintenue, mais uniquement pour les voitures de luxe, à savoir les véhicules à partir de 15 chevaux fiscaux.

I. Base d'imposition⁹⁵

La TC est due, selon le cas, en raison de la puissance du moteur ou de la masse maximale autorisée du véhicule telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente.

Enlevez-

Le nombre de chevaux fiscaux (CV) est déterminé au moyen d'une formule dont tous les éléments dépendent de la cylindrée en litres.

II. Montant de la taxe⁹⁶

⁹⁴ Voy., essentiellement, l'ordonnance du 28 novembre 2019 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale, *M.B.*, 10 décembre 2019.

⁹⁵ Article 7 CTAIR.

⁹⁶ Article 9 CTAIR. Dans le cadre du présent rapport, seul le montant de la TC pour les voitures, voitures mixtes et minibus est exposé. L'article 9 du CTAIR prévoit aussi les modalités de calcul de la TC pour : (art. 9, B) les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kilogrammes (tenant compte de la définition fiscale de la notion de « camionnette ») ; (art. 9, C) les motocyclettes ; (art. 9, D) les autobus et les autocars ; (art. 9, E) les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises (lorsque la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kilogrammes) ; (art. 9, F) les remorques et semi-remorques. Par le biais de son ordonnance du 28 novembre 2019, précitée, le législateur bruxellois a introduit une nouvelle catégorie tarifaire (art. 9, *Abis*) pour les « autocaravanes ». En outre, dans la foulée de l'introduction du prélèvement kilométrique sur les poids lourds, un taux 0 a été introduit pour les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises, dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes (à condition d'être soumis au prélèvement kilométrique) ; les taux minima

La taxe est fixée, soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile.

Pour les *voitures, voitures mixtes et minibus*, le montant de la taxe est déterminé en fonction de la puissance du véhicule, plus spécifiquement le nombre de chevaux fiscaux (CV). Le barème suivant s'applique lorsque la puissance imposable ne dépasse pas 20 CV. Les taux de la TC sont adaptés au 1^{er} juillet de chaque année selon une méthode de calcul déterminée, sur la base des fluctuations de l'indice général des prix à la consommation⁹⁷.

Tableau 9 : Montant de base de la taxe de circulation (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation de la Région de Bruxelles-Capitale

CV	Tarifs applicables à partir du 1er juillet 2020 en EUR
4 CV et moins	76,32
5 CV	95,52
6 CV	138,12
7 CV	180,36
8 CV	223,08
9 CV	265,80
10 CV	307,92
11 CV	399,60
12 CV	491,28
13 CV	582,72
14 CV	674,40
15 CV	766,08
16 CV	1.003,44
17 CV	1.240,92
18 CV	
19 CV	
20 CV	1.953,00
Plus de 20 CV	1.953,00 majoré de 106,56 par CV au-delà de 20 CV

Source : Fisconetplus

Pour ce qui concerne les véhicules dits « ancêtres »⁹⁸, c'est-à-dire mis en circulation depuis plus de trente ans au moment de la déduction de l'impôt, le montant est cependant fixé forfaitairement à 34,62 euros (montant indexé à partir du 1^{er} juillet 2020)⁹⁹.

Ce montant forfaitaire s'applique aussi, en Région bruxelloise, aux véhicules répondant à l'une des conditions suivantes :

- les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans à l'exercice d'imposition 2020 ;

permis par le droit européen ont été prévus pour les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises, dont la MMA est égale ou supérieure à 12 tonnes (ordonnance du 24 mars 2016 portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds, *M.B.*, 31 mars 2016).

⁹⁷ Article 11 CTAIR.

⁹⁸ Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 28 novembre 2019, précitée, le champ d'application du tarif forfaitaire prévu pour les « ancêtres » n'est plus limité aux seuls voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes ; il vise dorénavant tous les véhicules, sans distinction de catégorie.

⁹⁹ Article 10 CTAIR.

- les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-six ans à l'exercice d'imposition 2021 ;
- les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-sept ans à l'exercice d'imposition 2022 ;
- les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-huit ans à l'exercice d'imposition 2023 ;
- les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-neuf ans à l'exercice d'imposition 2024¹⁰⁰.

La TC minimale sur tous les véhicules imposables s'élève aussi à 34,62 euros (montant indexé à partir du 1^{er} juillet 2020)¹⁰¹, montant auquel il convient d'ajouter le décime additionnel au profit des communes¹⁰².

Conformément aux articles 12 et 13 du CTAIR, une taxe de circulation complémentaire (« TCC ») est due pour les voitures, voitures mixtes et minibus (y compris les camionnettes visées à l'article 4, § 3, du CTAIR) dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés¹⁰³. Cette TCC a été initialement instaurée en vue de compenser la suppression des accises sur le LPG par la Belgique en 1983. En vertu du droit européen, des taux d'accises minimums doivent être prévus sur les huiles minérales. Néanmoins, la Belgique a pu maintenir la non-perception de droits d'accises sur le LPG en vertu de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 (restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité), justement car le LPG était imposé d'une autre manière, à savoir par le biais de la TCC¹⁰⁴.

Le montant (qui ne doit pas être indexé) de cette taxe est fonction de la puissance imposable, déterminée en CV.

Tableau 10 : Montant de la taxe de circulation complémentaire (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, également applicable à la Région de Bruxelles-Capitale.
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :	Nombre de CV	Montant en EUR
	0-7	89,16
	8-13	148,68
1. Convertir le document en entier.	>13	208,20

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : FiscoNetplus

Aucun décime additionnel au profit des communes n'est ajouté à cette TCC.

Il existe cependant deux exemptions totales ou partielles de la TCC prévues :

- aux non-résidents lorsque, dans l'État de leur résidence, il n'existe pas de taxe analogue ou lorsque les résidents belges en sont exemptés (dans le mesure de cette exemption) ;
- aux organismes internationaux, à leurs représentants, fonctionnaires ou membres, dans la mesure où ils bénéficient de l'exemption de la TC en vertu des privilèges et immunités qui leur sont accordés conformément au droit international.

Des réductions de la TC étaient initialement prévues aux articles 14 et suivants du CTAIR. Elles ont néanmoins été abrogées par le biais de l'ordonnance du 28 novembre 2019 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale. Les motifs de cette suppression ont été les suivants : certaines des réductions en question étaient très peu sollicitées en pratique, ce qui posait la question de leur pertinence ; les réductions s'inscrivaient en

¹⁰⁰ Article 10 CTAIR.

¹⁰¹ Article 10 CTAIR.

¹⁰² La taxe minimum ne s'applique pas aux véhicules à moteur ou aux ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes mais est inférieure à 12 tonnes.

¹⁰³ Article 12 CTAIR.

¹⁰⁴ Pour cette justification, voy. *Doc.*, Parlement bruxellois, 2020-2021, n° A-277/1, pp. 3-4.

¹⁰⁵ Article 13 CTAIR.

contradiction avec la volonté de la Région bruxelloise de promouvoir les moyens de transport plus écologiques ; enfin, il s'agissait de garantir la simplification administrative dans le cadre de la reprise du service de la TC par la Région de Bruxelles-Capitale¹⁰⁶.

III. Exonérations

L'article 5 du CTAIR contient une liste d'hypothèses d'exemption de la TC¹⁰⁷. Cette disposition a été partiellement amendée par le biais de l'ordonnance du 28 novembre 2019 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne notamment les véhicules *autres* que les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules affectés au transport par route de marchandises d'une MMA d'au moins 12 tonnes, les exonérations ont trait aux *véhicules affectés exclusivement à un service public* des différentes collectivités politiques ; les *véhicules employés exclusivement pour les transports en commun* de personnes ; les *véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances* ; les *véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre, par les victimes d'actes de terrorisme ou par des personnes frappées d'un handicap tel que défini dans le Code*¹⁰⁸ ; les *véhicules utilisés exclusivement à l'essai* par les fabricants ou marchands ou par leurs employés ; certains *véhicules agricoles ou assimilés* ; les *véhicules automobiles affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur* ; les *véhicules automobiles utilisés par un résident belge et mis à sa disposition*

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Par le biais d'une ordonnance datée du 18 décembre 2020¹¹⁰ (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021), la législation bruxelloise exonère désormais aussi les véhicules munis d'une plaque professionnelle et les véhicules munis d'une plaque nationale. Conformément à la législation institutionnelle (et comme tel est le cas de toutes modifications apportées par le législateur bruxellois au régime d'exonération de la TC), cette nouvelle exonération n'est pas applicable lorsque le contribuable est une société, une

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
- entreprise, publique, autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing. Cette exonération nouvelle déploie également ses effets, par répercussion, sur la TCC¹¹¹.

Enlevez-

¹⁰⁶ Doc., Parlement bruxellois, 2019-2020, n° A-18/1, pp. 8-9.

¹⁰⁷ En principe, tout véhicule exempté de TC l'est aussi de la TCC. Il existe néanmoins des exceptions où la TCC demeure due en dépit de l'exemption de TC (par exemple, véhicules utilisés exclusivement comme taxi, auto-ambulances, véhicules utilisés comme moyen de transport personnel par des grands invalides de guerre ou par des infirmes, etc.).

¹⁰⁸ Dans ces hypothèses, le bénéfice de l'exonération est limité à une voiture particulière par personne.

¹⁰⁹ La Région de Bruxelles-Capitale a abrogé l'exonération relative véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport de marchandises par route qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique.

¹¹⁰ Ordonnance du 18 décembre 2020 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus suite à la nouvelle réglementation fédérale relative à l'immatriculation des véhicules à moteurs et remorques, *M.B.*, 5 janvier 2021.

¹¹¹ Lors des travaux préparatoires de l'ordonnance du 18 décembre 2020, le législateur bruxellois a exposé que : « Le fait de ne pas percevoir de TCC sur les véhicules immatriculés sous une plaque professionnelle ou sous une plaque nationale ne porte pas atteinte à la directive 2003/96/CE, qui admet « qu'il y a lieu de permettre aux États membres d'appliquer certaines autres exonérations ou des niveaux réduits de taxation, lorsque cela ne nuit pas au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence » (considérant n° 24). En effet, l'utilisation de véhicules immatriculés sous de telles plaques est limitée à l'accomplissement de formalités particulières, durant une durée limitée, et exclusivement sur le territoire belge. Dès que le véhicule sera utilisé à des fins ordinaires par un contribuable domicilié en Région de Bruxelles-Capitale (par exemple suite à sa vente), il sera muni d'une plaque d'immatriculation ordinaire et sera par conséquent soumis de plein droit à la TCC. Ne pas percevoir la TCC pour la période de durée très limitée durant laquelle le véhicule est mis en circulation sous une plaque professionnelle ou nationale n'est pas de nature à nuire au bon fonctionnement du marché intérieur ni à entraîner de distorsions de concurrence » (Doc., Parlement bruxellois, 2020-2021, n° A277-1, p. 4). .

Sous-section 4 : La législation de la Région flamande

L'administration fiscale flamande (Vlabel) est en charge du service de la TC depuis le 1^{er} janvier 2011.

À la différence des deux autres Régions, la législation flamande en matière de TC se trouve, non plus dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, mais dans le Code Flamand de la Fiscalité (« CFF »). En ce qui concerne les éléments constitutifs de la taxe qui sont demeurés sous la responsabilité de l'autorité fédérale (matière imposable, notamment), les règles pertinentes sont aussi reprises dans ce Code, sous la réserve qu'elles reproduisent la législation fédérale en vigueur (le cas échéant, en effectuant un renvoi au CTAIR – par exemple, art. 2.2.1.0.1. CFF).

Le législateur flamand a modifié de manière substantielle les règles relatives à la base d'imposition, au taux d'imposition et aux exonérations de la TC. Pour l'essentiel, les réformes successives ont été caractérisées par le souci de « verdier » le mode de calcul de la taxe.

Toutefois, les modifications apportées au régime de la TC par la Région flamande, conformément à la compétence qui est la sienne en vertu de l'article 4 de la LSF, ne sont pas applicables aux sociétés, entreprises publiques autonomes et ASBL à activités de leasing, et ce en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions. La législation fédérale, telle qu'elle était en vigueur au 1^{er} janvier 2002, continue de régir la TC pour ces redevables spécifiques.

I. Base d'imposition¹¹²

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
La taxe est fixée, selon le cas, sur la base de la puissance du moteur, de sa cylindrée ou du poids total autorisé en charge du véhicule.

Des formules spécifiques (et nouvelles) sont directement prévues dans le CFF pour les besoins du calcul de la puissance imposable du moteur du véhicule¹¹³.

En ce qui concerne le verdissement (depuis 2016) de la taxe de circulation pour les voitures, les voitures mixtes et minibus, les caractéristiques écologiques du véhicule routier sont également prises en considération, en plus de la puissance du moteur. Un éco-bonus ou un éco-malus est pris en compte en fonction du type de carburant, des émissions de CO₂ et de la norme Euro. La présence d'un filtre à particules est également prise en considération.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

II. Montant de la taxe¹¹⁴

Enlevez-

La TC se calcule soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile.

Pour les *voitures particulières, les voitures mixtes et les minibus*, elle se détermine sur la base de la puissance du véhicule, à savoir les chevaux fiscaux (CV), selon le tableau suivant¹¹⁵ :

¹¹² Article 2.2.3.0.1 CFF

¹¹³ Articles 2.2.3.0.2, 2.2.3.0.3 (véhicules pourvus de moteurs à pistons rotatifs) et 2.2.3.0.4 (véhicules pourvus de moteurs mus par l'électricité) CFF. Voy. aussi l'article 2.2.3.0.5 CFF pour les voitures particulières, voitures mixtes et minibus non pourvus d'un moteur électrique et qui doivent être déclarés à la taxe à partir du 1^{er} janvier 1972.

¹¹⁴ Article 2.2.4.0.1 CFF. Dans le cadre du présent rapport, seul le montant de la TC pour les voitures, voitures mixtes et minibus est exposé. L'article 2.2.4.0.1 du CFF prévoit aussi les modalités de calcul de la TC pour : (§§ 3, 3/1 et 3/2) les camionnettes destinées au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3.500 kilogrammes (tenant compte de la définition fiscale de la notion de « camionnette »), les corbillards et certains tracteurs ; (§ 4) les motocyclettes ; (§ 5) les autobus et les autocars ; (§ 6) les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises (lorsque la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kilogrammes) ; (§ 7) les remorques et semi-remorques ; (§ 8) les camping-cars. En outre, dans la foulée de l'introduction du prélèvement kilométrique sur les poids lourds, un taux 0 a été introduit pour les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises, dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes ; les taux minima permis par le droit européen ont été prévus pour les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises, dont la MMA est égale ou supérieure à 12 tonnes (décret du 3 juillet 2015, *M.B.*, 10 août 2015).

¹¹⁵ Les montants sont annuellement indexés sur le fondement de l'article 2.2.4.0.3 CFF.

Tableau 11 : Montant de base de la taxe de circulation (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation de la Région flamande

CV	Tarifs applicables à partir du 1er juillet 2020 en EUR
4 CV et moins	76,32
5 CV	95,52
6 CV	138,00
7 CV	180,36
8 CV	223,08
9 CV	265,68
10 CV	307,80
11 CV	399,60
12 CV	491,16
13 CV	582,60
14 CV	674,40
15 CV	765,96
16 CV	1.003,32
17 CV	1.240,92
18 CV	1.478,28
19 CV	1.715,28
20 CV	1.952,76
Plus de 20 CV	1.952,76 majoré de 106,44 par CV au-delà de 20 CV

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : Fisconetplus

Pour les voitures particulières, voitures mixtes et minibus, à partir du 1er janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2015 au répertoire de la DIV, il est tenu compte, outre du tableau qui précède, des éléments suivants :

Enlevez

1. l'émission de CO₂ du véhicule¹¹⁶, mesurée lors de sa homologation selon la réglementation européenne en vigueur ; le tarif précité est ainsi :
 - a. majoré de 0,30% par gramme d'émission de CO₂ par kilomètre au-dessus de 122 grammes et en-dessous de 500 grammes ;
 - b. réduit de 0,30% par gramme d'émission de CO₂ par kilomètre en-dessous de 122 grammes et au-dessus de 24 grammes ;
2. la norme Euro¹¹⁷ et le type de carburant du véhicule avec, le cas échéant, la présence d'un filtre à particules ; le tarif est ainsi majoré ou réduit d'un pourcentage, conformément au tableau suivant :

¹¹⁶ Si les émissions de CO₂ du véhicule ne sont pas connues, voy. article 2.2.4.0.7 CFF.

¹¹⁷ Si la norme Euro du véhicule n'est pas connue, voy. article 2.2.4.0.6 CFF.

Tableau 12 : Majoration de la taxe de mise en circulation (en euros) selon la norme Euro et le carburant du véhicule, législation de la Région flamande

Norme Euro	Essence et autres carburants	Diesel
Euro 0	+30%	+50%
Euro 1	+10%	+40%
Euro 2	+5%	+35%
Euro 3	+0%	+30%
Euro 3 + filtre à particules	/	+25%
Euro 4	-12,5%	+25%
Euro 4 + filtre à particules	/	+17,5%
Euro 5 ou EEV	-15%	+17,5%
Euro 6	-15%	+15%

Source : Fisconetplus

Pour les voitures particulières, voitures mixtes et minibus, inscrites après le 31 décembre 2015 au répertoire de la DIV, le montant minimum de la TC s'élève à 43,40 euros.

Conformément à la législation institutionnelle, en l'absence d'accord de coopération conclu par les trois Régions, le montant minimum de la TC (y compris les éléments de la version complète) s'applique uniquement aux véhicules routiers dont le redevable est une personne physique ou une personne morale *autre qu'une société, une entreprise publique autonome ou ASBL à activités de leasing*.

Avantages d'un compte VIP :

Une dérogation est prévue pour les véhicules « ancêtres ». La TC s'élève à 34,62 euros si ces véhicules

1. Convertir le document en entier depuis plus de trente ans au moment de l'assujettissement ou si le véhicule répond à l'une de ces conditions :
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- en l'année d'imposition 2017, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans ;
- en l'année d'imposition 2018, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-six ans ;
- en l'année d'imposition 2019, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-sept ans ;
- en l'année d'imposition 2020, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-huit ans ;
- en l'année d'imposition 2021, avoir été mis en circulation depuis plus de vingt-neuf ans.

Les voitures particulières, les voitures mixtes et les minibus, y compris les camionnettes, dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, sont soumis à une taxe de circulation complémentaire (« TCC »)¹¹⁸. Cette TCC a été initialement instaurée en vue de compenser la suppression des accises sur le LPG par la Belgique en 1983. En vertu du droit européen, des taux d'accises minimums doivent être prévus sur les huiles minérales. Néanmoins, la Belgique a pu maintenir la non-perception de droits d'accises sur le LPG en vertu de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 (restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité), justement car le LPG était imposé d'une autre manière, à savoir par le biais de la TCC¹¹⁹.

Le montant (qui ne doit pas être indexé) de cette taxe est fonction de la puissance imposable, déterminée en CV :

¹¹⁸ Article 2.2.4.0.4 CFF.

¹¹⁹ Pour cette justification, voy. *Doc.*, Parlement bruxellois, 2020-2021, n° A-277/1, pp. 3-4.

Tableau 13 : Montant de la taxe de circulation complémentaire (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation de la Région flamande

Nombre de CV	Montant en EUR
0-7	89,16
8-13	148,68
>13	208,20

Source : Fisconetplus

Aucun décime additionnel au profit des communes n'est ajouté à cette TCC.

Lorsque la TCC est due pour un véhicule, elle ne peut pas être inférieure à 23,16 euros.

Une exonération totale ou partielle de la taxe de circulation complémentaire est accordée :

- aux non-résidents lorsque, dans l'État où ils résident, il n'existe pas de taxe analogue ou lorsque les résidents belges en sont exonérés, et dans la mesure de cette exonération;
- aux organisations internationales, à leurs représentants, fonctionnaires et membres, dans la mesure où ils bénéficient de l'exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, en vertu des privilèges et immunités qui leur sont accordés conformément au droit international¹²⁰.

En guise de rappel, un décime additionnel est perçu au profit des communes sur le montant de la TC, Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète ! (ce qui est de compétence du législateur fédéral)¹²¹.

Avantages d'un compte VIP :

- Des réductions de la TC sont prévues aux articles 2.2.5.0.1 et suivants du CFF. Elles concernent certains véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes (en fonction du nombre d'années d'utilisation du véhicule ou pour le motif de l'existence d'un « parc de véhicules »). Pour les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz hydrocarbures gazeux liquéfiés, une réduction de 100 euros est prévue par l'article 2.2.5.0.4 du CFF.
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

III. Exonérations

Les articles 2.2.6.0.1 et suivants du CFF prévoient des exonérations de TC (et, le cas échéant, de TCC).

En ce qui concerne notamment les véhicules *autres* que les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules employés pour le transport par route de marchandises d'un poids total autorisé en charge d'au moins 12 tonnes, les exonérations ont trait aux *véhicules affectés exclusivement à un service public* des différentes collectivités politiques ; aux *véhicules employés exclusivement pour les transports en commun* de personnes ; aux *ambulances affectées exclusivement au transport de personnes malades ou blessées* ; aux *voitures particulières employées comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des personnes handicapées*¹²² ; aux *véhicules utilisés exclusivement à l'essai* par les fabricants ou marchands ou par leurs employés ; à certains *véhicules agricoles ou assimilés* ; aux *véhicules automobiles affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur* ; aux *véhicules automobiles utilisés par un résident belge et mis à sa disposition par son employeur établi à*

¹²⁰ Article 2.2.6.0.2 CFF.

¹²¹ Des exceptions sont prévues.

¹²² Dans ces hypothèses, le bénéfice de l'exonération est limité à une voiture particulière par personne.

l'étranger et qui y sont immatriculés¹²³ ; aux véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport de marchandises par route, qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont employés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, lorsque le transport effectué par ces véhicules n'entraîne pas de distorsion de concurrence ; aux véhicules déployés par des transporteurs subventionnés par le Gouvernement flamand, et employés exclusivement au transport de personnes handicapées ou à mobilité gravement réduite ; aux véhicules munis d'une plaque nationale¹²⁴.

L'article 2.2.6.0.5 du CFF règle l'exonération relative à l'importation temporaire en Belgique d'un véhicule par une personne non résidente.

Sur le fondement de l'article 2.2.6.0.6. du CFF, « *les véhicules fonctionnant exclusivement avec moteur électrique ou à l'hydrogène ne sont pas taxés* ». La disposition n'exclut pas expressément les véhicules pour lesquels le redevable est une société, entreprise publique autonome ou ASBL à activités de leasing ; néanmoins, en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions, l'exonération en question ne peut s'appliquer à ces redevables, et ce sur le fondement de l'article 4, § 3, de la LSF ; pour ces redevables, le régime en vigueur est le droit fédéral tel qu'il était applicable le 1^{er} janvier 2002 (qui ne prévoyait pas pareille exonération).

Jusqu'au 31 décembre 2020, les véhicules suivants étaient aussi exonérés de la TC¹²⁵ :

- les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz naturel ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète.

Avantages d'un compte VIP :

IV. Remarque : véhicules pour lesquels le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing

Nous renvoyons le lecteur *supra* à la section 1 relative à la taxe de mise en circulation, sous-section 4, point IV, quant aux développements relatifs à cette section.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Sous-section 5 : La législation fédérale (au 1^{er} janvier 2002) pour les cas où le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing

La législation fédérale, telle qu'elle existait au 1^{er} janvier 2002, est venue en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Elle s'applique d'application lorsque le redevable de la TC est une société (entreprise publique autonome ou ASBL) à activités de leasing, et ce aussi longtemps que les régions ne sont pas parvenues à s'accorder dans le cadre d'un accord de coopération. Le régime de la TC se présente donc comme suit.

I. Base d'imposition¹²⁶

La taxe est due, selon le cas, en raison de la puissance du moteur, de sa cylindrée ou de la masse maximale autorisée du véhicule telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente.

¹²³ La Région de Bruxelles-Capitale a abrogé l'exonération relative aux véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport de marchandises par route qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique.

¹²⁴ Article 2.2.6.0.1 CFF.

¹²⁵ Article 2.2.6.0.7. CFF

¹²⁶ Article 7 CTAIR.

II. Montant de la taxe¹²⁷

La taxe est fixée, soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile.

Pour les *voitures, voitures mixtes et minibus*, le montant de la taxe est déterminé en fonction de la puissance du véhicule, plus spécifiquement le nombre de chevaux fiscaux (CV). Le barème suivant s'applique lorsque la puissance imposable ne dépasse pas 20 CV. Les taux de la TC sont adaptés au 1^{er} juillet de chaque année selon une méthode de calcul déterminée, sur la base des fluctuations de l'indice général des prix à la consommation¹²⁸.

Tableau 14 : Montant de base de la taxe de circulation (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation fédérale

CV	Tarifs applicables à partir du 1er juillet 2020 en EUR
4 CV et moins	76,32
5 CV	95,52
6 CV	138,12
7 CV	180,36
8 CV	223,08
9 CV	265,80
10 CV	307,92
11 CV	399,60
12 CV	491,28
13 CV	582,72
14 CV	674,40
15 CV	766,08
16 CV	1.003,44
17 CV	
18 CV	
19 CV	1.715,40
20 CV	1.953,00
Plus de 20 CV	1.953,00 majoré de 106,56 par CV au-delà de 20 CV

Source : Fisconetplus

Pour ce qui concerne les voitures, voitures mixtes et minibus dits « ancêtres », c'est-à-dire mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans au moment de la déduction de l'impôt, le montant est cependant fixé forfaitairement à 34,62 euros (montant indexé à partir du 1^{er} juillet 2020)¹²⁹.

¹²⁷ Article 9 CTAIR. Dans le cadre du présent rapport, seul le montant de la TC pour les voitures, voitures mixtes et minibus est exposé. L'article 9 du CTAIR prévoit aussi les modalités de calcul de la TC pour : (art. 9, B) les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kilogrammes (tenant compte de la définition fiscale de la notion de « camionnette ») ; (art. 9, C) les motocyclettes ; (art. 9, D) les autobus et les autocars ; (art. 9, E) les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises (lorsque la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kilogrammes) ; (art. 9, F) les remorques et semi-remorques.

¹²⁸ Article 11 CTAIR.

¹²⁹ Article 10 CTAIR.

La TC minimale sur tous les véhicules imposables s'élève aussi à 34,62 euros (montant indexé à partir du 1^{er} juillet 2020)¹³⁰, montant auquel il convient d'ajouter le décime additionnel au profit des communes¹³¹.

Le montant de TC est soumis aux fluctuations de l'indice général des prix à la consommation du Royaume. L'adaptation des montants de taxe est réalisée le 1^{er} juillet de chaque année en fonction des modifications intervenues dans l'indice général des prix à la consommation entre le mois de mai de l'année précédente et celui de l'année en cours¹³².

Conformément aux articles 12 et 13 du CTAIR, une taxe de circulation complémentaire (« TCC ») est due pour les voitures, voitures mixtes et minibus (y compris les camionnettes visées à l'article 4, § 3, du CTAIR) dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés¹³³. Cette TCC a été initialement instaurée en vue de compenser la suppression des accises sur le LPG par la Belgique en 1983. En vertu du droit européen, des taux d'accises minimums doivent être prévus sur les huiles minérales. Néanmoins, la Belgique a pu maintenir la non-perception de droits d'accises sur le LPG en vertu de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 (restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité), justement car le LPG était imposé d'une autre manière, à savoir par le biais de la TCC¹³⁴.

Le montant (non indexé) de la TCC est fonction de la puissance imposable, déterminée en CV.

Tableau 15 : Montant de la taxe de circulation complémentaire (en euros) selon la puissance (en CV) du véhicule, législation fédérale

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Nombre de CV	Montant en EUR
0-7	89,16
8-13	148,68
>13	208,20

1. Convertir le document en entier.

Source : Fisconetplus

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Aucun décime additionnel au profit des communes n'est ajouté à cette TCC.

Il existe cependant deux exemptions totales ou partielles de TCC¹³⁵ prévues :

- aux non-résidents lorsque, dans l'État de leur résidence, ils ne paient pas de taxe analogue ou lorsque les résidents belges en sont exemptés (dans ce cas, cette exemption) ;
- aux organismes internationaux, à leurs représentants, fonctionnaires ou membres, dans la mesure où ils bénéficient de l'exemption de la TC en vertu des privilèges et immunités qui leur sont accordés conformément au droit international.

Des réductions de la TC sont prévues aux articles 14 et suivants du CTAIR. Elles concernent essentiellement certains véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes (en fonction du nombre d'années d'utilisation du véhicule ou pour le motif de l'existence d'un « parc de véhicules »), ou encore, certains véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objets quelconques (pour usage exclusif dans l'enceinte des ports).

¹³⁰ Article 10 CTAIR.

¹³¹ La taxe minimum ne s'applique pas aux véhicules à moteur ou aux ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes mais est inférieure à 12 tonnes.

¹³² Article 11 CTAIR.

¹³³ Article 12 CTAIR.

¹³⁴ Pour cette justification, voy. *Doc.*, Parlement bruxellois, 2020-2021, n° A-277/1, pp. 3-4.

¹³⁵ Article 13 CTAIR.

III. Exonérations

L'article 5 du CTAIR contient une liste d'hypothèses d'exemption de la TC¹³⁶.

En ce qui concerne notamment les véhicules *autres* que les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules affectés au transport par route de marchandises d'une MMA d'au moins 12 tonnes, les exemptions ont trait aux *véhicules affectés exclusivement à un service public* des différentes collectivités politiques, aux *véhicules employés exclusivement pour les transports en commun* de personnes, aux *auto-ambulances*, aux *véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des infirmes*, aux *véhicules utilisés exclusivement à l'essai* par les fabricants ou marchands ou par leurs employés, à certains *véhicules agricoles ou assimilés*, aux *véhicules automobiles affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur*, aux *véhicules automobiles utilisés par un résident belge et mis à sa disposition par son employeur établi à l'étranger et qui y sont immatriculés*, ou encore, aux *véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport de marchandises par route qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique* en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

¹³⁶ En principe, tout véhicule exempté de TC l'est aussi de la TCC. Il existe néanmoins des exceptions où la TCC demeure due en dépit de l'exemption de TC (par exemple, véhicules utilisés exclusivement comme taxi, auto-ambulances, véhicules utilisés comme moyen de transport personnel par des grands invalides de guerre ou par des infirmes, etc.).

Chapitre 2 : État des lieux juridique de la législation relative à l'immatriculation

En résumé :

La détermination et la localisation du redevable de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation sont intimement liées à la législation fédérale en matière d'immatriculation.

En effet, le redevable est, en principe, la personne physique ou morale identifiée comme titulaire du certificat d'immatriculation.

La législation en matière d'immatriculation est restée de la compétence de l'autorité fédérale. En ce qu'elle traite de la détermination du redevable des deux impôts régionaux, elle touche indirectement à la détermination de la matière imposable de ceux-ci, selon la section de législation du Conseil d'État.

Partant, une modification substantielle de cette législation, dès lors qu'elle est susceptible d'avoir une incidence sur les redevables des TC et TMC, ne pourrait intervenir que par le biais d'une loi fédérale votée à la majorité spéciale.

Au fil de nos recherches, nous avons pu constater qu'une grande **liberté de choix** est offerte quant à la personne reprise dans le certificat d'immatriculation. Il peut s'agir à la fois du propriétaire du véhicule ou de son utilisateur. De la sorte, il est tout à fait concevable que la personne identifiée sur le certificat d'immatriculation ne soit pas le conducteur (habituel) du véhicule. Ce constat se vérifie d'autant plus lorsque la personne reprise comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule est une personne morale.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

De plus, aucune information concernant le conducteur effectif d'un véhicule n'est requise pour immatriculer un véhicule. Qu'il s'agisse d'un véhicule donné en leasing ou non.

Avantages d'un compte VIP :

Ce manque de transparence concernant les informations relatives à un véhicule a déjà poussé le législateur fédéral à créer la Banque-Carrefour des véhicules. Néanmoins, cette dernière n'est prévue que pour contenir des informations concernant le **propriétaire du véhicule**.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

En effet, à ce jour, toujours inconnue et ce en dépit des difficultés que ce manque de transparence peut créer pour nos services de police ou d'un point de vue sécuritaire.

Enlevez-

Tant le redevable que le critère de localisation de la taxe de circulation (ci-après « TC ») et de la taxe de mise en circulation (ci-après : « TMC ») sont basés, en principe, sur ce qui est mentionné dans le certificat d'immatriculation.

Le redevable de la TMC est « *la personne physique ou morale qui est reprise (...) au certificat d'immatriculation (...), lors de la première mise en usage sur la voie publique du véhicule routier (...) par les soins de ladite personne physique ou morale* »¹³⁷.

Est redevable de la TC quiconque emploie pour son propre usage ou exploite un ou plusieurs véhicules désignés comme étant imposables par les articles 3 et 4 du CTAIR, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention¹³⁸. Néanmoins, un système dit « automatisé » a été mis en place de sorte que la taxe est due par la personne physique ou morale qui est ou doit être reprise au certificat d'immatriculation, aussi longtemps qu'un véhicule est ou doit être inscrit au nom de cette personne dans le répertoire matricule de la DIV¹³⁹.

La loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (ci-après : « LSF ») localise les deux taxes, dans l'une des trois Régions, à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé¹⁴⁰.

On s'aperçoit du **lien étroit** qui lie les deux taxes à l'immatriculation des véhicules.

En conséquence, il convient d'examiner la législation applicable en matière d'immatriculation afin de déterminer qui a l'obligation d'immatriculation d'un véhicule automobile et, partant, qui est le redevable des taxes de circulation et de mise en circulation.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

¹³⁷ Article 100 du CTAIR ; Art 2.3.2.0.1 du CFF. Voy., ci-avant, les développements consacrés à la détermination du redevable de la taxe de mise en circulation.

¹³⁸ Article 6 du CTAIR ; Art 2.2.2.0.1 du CFF. Voy., ci-avant, les développements consacrés à la détermination du redevable de la taxe de circulation.

¹³⁹ Les véhicules en question sont les voitures, les voitures mixtes, les voitures mixtes lentes, les minibus, les ambulances, les motocyclettes, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les camionnettes, les camionnettes lentes, les remorques à bateau, les remorques de camping, les véhicules de camping, les remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée jusqu'à 3.500 kg. Art. 21 CTAIR ; article 2.2.2.0.1., § 2, CFF (la Région flamande a ajouté les corbillards à cette liste). Pour les hypothèses dans lesquelles un véhicule est immatriculé à l'étranger et mis en circulation sur la voie publique en Région wallonne par des personnes qui y ont leur résidence, voy. la circulaire du 30 mars 2018 relative aux taxes de circulation et de mise en circulation sur les véhicules automobiles. - Véhicules immatriculés à l'étranger et utilisés sur le territoire wallon par une personne résidant en Région wallonne. - Conditions d'imposition, d'exonération et d'exigibilité à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation, *M.B.*, 15 mai 2018.

¹⁴⁰ Article 5, §2 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. Pour la TC, la LSF prévoit un critère de localisation supplémentaire lorsque le redevable, personne physique ou personne morale, n'a pas en Belgique de domicile ou de siège social : la taxe est réputée localisée, dans l'une des trois Régions, au lieu de sa résidence ou de son principal établissement en Belgique.

En Région de Bruxelles-Capitale, le CTAIR a été adapté afin de tenir compte de ces nouveautés et prévoir expressément que ces plaques, compte tenu des conditions particulières qui encadrent leur délivrance et leur utilisation, sont exonérées de la TMC et de TC¹⁴⁸. Tel a également été le cas de la Région flamande (à la différence que, pour la TC, seule la plaque nationale est expressément exonérée)¹⁴⁹.

Cet arrêté royal a été soumis à un avis du Conseil d'État. On s'étonnera que le Conseil d'État n'ait émis aucune remarque quant à une modification de la matière imposable des impôts régionaux que sont les taxes de circulation et de mise en circulation, ou encore, quant à un éventuel empiètement indirect sur les compétences des Régions¹⁵⁰. Quoi qu'il en soit, comme on vient de l'évoquer, les Régions (du moins les Régions flamande et bruxelloise) se sont estimées « contraintes » de modifier leur législation de manière à garantir l'exonération de TMC et de TC pour les nouvelles plaques en question, ce qui démontre l'interdépendance de la réglementation fédérale en matière d'immatriculation et des législations fiscales des Régions.

Sous-section 2 : L'obligation d'immatriculer

I. Définition

L'immatriculation est définie comme étant « l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule comportant l'identification de celui-ci dans un répertoire matricule de véhicules ; ainsi que l'attribution d'un numéro d'immatriculation »¹⁵¹.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Un véhicule ne peut être mis en circulation que s'il est immatriculé et s'il porte une plaque
Avantages d'un compte VIP :
Le compte VIP est accordée lors de l'immatriculation¹⁵².

Toutefois l'immatriculation n'est pas obligatoire pour, notamment¹⁵³ :

1. Convertir le document en entier utilisés par le ministère de la défense nationale. Ces véhicules sont soumis à un régime particulier fixé de commun accord par le ministre¹⁵⁴, d'une part, et le ministre qui a la défense nationale dans ses attributions d'autre part ;
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

2° les véhicules valablement munis d'une marque de commerce dont l'usage est autorisé par la Commission visée dans l'article 2 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant règlement d'administration publique relatif à l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques

Enlevez-

3° les véhicules utilisant exclusivement aux fins de leur importation ou exportation les voies publiques situées à l'intérieur des limites des ports maritimes ou fluviaux entre l'embarcadère et le débarcadère, ou entre un de ces endroits et l'entrepôt ou le dépôt ;

4° les remorques dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 750 kg ;

en circulation. La durée de validité de cette plaque nationale est d'une année civile, non renouvelable. Elle ne peut être utilisée que durant vingt jours consécutifs.

¹⁴⁸ « S'agissant de la TMC, les véhicules munis d'une plaque essai ou d'une plaque marchand sont déjà exclus de la taxation par l'actuel article 94, 1°, du CTAIR. Dès lors que les nouvelles plaques ne peuvent être utilisées que respectivement cinq ou vingt jours, il convient de ne pas non plus taxer l'immatriculation d'un véhicule sous une plaque professionnelle ou une plaque nationale » (Doc., Parl. Brux., 2020-2021, n° A-277/1, pp. 2-3).

¹⁴⁹ En Région wallonne, la question semble n'avoir pas fait l'objet d'une modification décrétable, mais paraît se gérer par le biais d'une interprétation des dispositions en vigueur.

¹⁵⁰ C.E. avis 66.274/4 du 24 juin 2019

¹⁵¹ Article 1^{er}, §1 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁵² Article 2, §1 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁵³ Article 2, §2 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁵⁴ Article 1, 14° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules : « le ministre : le ministre fédéral qui a l'immatriculation des véhicules dans ses attributions ».

5° les remorques agricoles et forestières, sauf lorsqu'elles sont utilisées pour effectuer le transport pour compte d'autrui, ainsi que les engins interchangeable tractés ;

6° les remorques utilisant exclusivement les voies situées à l'intérieur des aéroports, des ports maritimes ou fluviaux ;

7° les véhicules et leurs remorques exclusivement destinés aux manifestations folkloriques qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations folkloriques autorisées par la commune, soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de ces manifestations.

Par dérogation, les véhicules à moteur et les remorques sont admis à circuler sur la voie publique sous le couvert d'une « plaque essai », d'une « plaque marchand », d'une « plaque professionnelle » ou d'une « plaque nationale » pour autant que les conditions fixées par l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation de plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteurs et remorques soient respectées.

III. Mise en circulation de véhicules par des personnes résidant en Belgique

Les résidents belges qui souhaitent mettre leurs véhicules en circulation ont l'obligation de les immatriculer. Cette obligation s'applique même si ces véhicules sont déjà immatriculés à l'étranger¹⁵⁵.

Pour être considéré comme résident belge au sens de l'arrêté, il suffit de répondre à l'une des conditions suivantes¹⁵⁶ :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

- être inscrit dans les registres de la population d'une commune belge et être âgé de minimum seize ans ;

Avantages d'un compte VIP :

- être inscrit dans la Banque-Carrefour belge des Entreprises comme personne morale ;
- en tant que personne morale, être constituée par ou en vertu du droit international ou étranger et disposer d'un établissement fixe en Belgique où le véhicule est géré ou utilisé.

1. Convertir le document en entier.

Des exceptions sont néanmoins prévues. On retrouve notamment¹⁵⁷ :

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- le véhicule à moteur qu'un prestataire professionnel étranger de service met en location pour une personne évoquée ci-avant, pour une durée maximale de 6 mois, non renouvelable ; le contrat de location au nom de celui qui met le véhicule à disposition doit se trouver à bord du véhicule, signé et daté ;
- le véhicule qu'une personne physique utilise dans l'exercice de sa profession et accessoirement à titre privé et qui est mis à disposition par un employeur ou donneur d'ordre étranger auquel cette personne est liée par un contrat de travail ou par un ordre ; une copie du contrat de travail ou de l'ordre doit se trouver à bord du véhicule, ainsi qu'un document établi par l'employeur étranger montrant que celui-ci a mis le véhicule à disposition de cette personne¹⁵⁸ ;
- le véhicule de personnes conduit par un fonctionnaire résidant en Belgique et qui travaille pour une institution internationale située dans un autre État membre de l'Union européenne : une carte d'accréditation délivrée par l'employeur doit se trouver à bord du véhicule ;
- le véhicule utilisé par un étudiant pendant la durée effective de ses études, qui a sa résidence à l'étranger et qui séjourne en Belgique à seule fin de poursuivre ses études dans un établissement d'enseignement établi en Belgique; l'attestation en cours de validité de sa dernière inscription dans ledit établissement d'enseignement doit se trouver à bord du véhicule ;

Enlevez-

¹⁵⁵ Article 3, §1 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁵⁶ Article 3, §1 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁵⁷ Article 3, §2 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁵⁸ Par exemple, un travailleur frontalier employé par une société luxembourgeoise qui met à sa disposition un véhicule faisant partie de sa rémunération.

- le véhicule qui est mis à disposition à titre gratuit à une personne physique évoquée ci-avant pendant une période d'un mois au maximum ; un document établi par le titulaire étranger montrant que ce dernier donne l'autorisation d'utiliser le véhicule pendant une période déterminée avec mention de la date de fin, doit se trouver à bord du véhicule.

Enfin, le ministre¹⁵⁹ peut accorder une exemption d'immatriculation exceptionnelle en ce qui concerne l'immatriculation de véhicules utilisés par certains services de l'État, chargés de missions particulières¹⁶⁰.

IV. Mise en circulation de véhicules par des personnes résidant à l'étranger

Les personnes résidant à l'étranger peuvent mettre en circulation en Belgique des véhicules immatriculés à l'étranger pourvu que les véhicules soient immatriculés dans un État membre de l'Union européenne ou dans un État partie des conventions sur la circulation routière et qu'ils portent les plaques d'immatriculation prescrites par la législation de l'État où ils sont immatriculés¹⁶¹.

Tous les véhicules susvisés doivent en outre porter à l'arrière la ou les lettres imposées par les conventions susvisées ou par l'Union européenne afin de désigner l'État où le véhicule est immatriculé.

La preuve de l'immatriculation à l'étranger est apportée par la présentation du certificat d'immatriculation délivré conformément à la législation de l'État d'immatriculation¹⁶².

Les personnes résidant à l'étranger peuvent mettre en circulation en Belgique un véhicule immatriculé sous une plaque commerciale délivrée par un autre État membre pour autant que les conditions suivantes soient remplies¹⁶³ :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

- l'autorisation valable de prendre part à la circulation routière en tant que véhicule porteur d'une marque d'immatriculation commerciale se trouve à bord du véhicule et la validité des plaques commerciales y correspondantes n'est pas expirée ;

Avantages d'un compte VIP :

- le véhicule participe à la circulation pour son importation, son exportation ou le transit dans le cadre d'une transaction commerciale intracommunautaire attestée par des documents douaniers ou une copie de la facture ;

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- le véhicule peut uniquement être utilisé s'il ne constitue aucun danger direct et immédiat pour la sécurité routière. Il ne peut pas être utilisé pour le transport commercial de personnes ou de choses ;
- le véhicule dispose d'une assurance relative à la circulation du véhicule sur l'ensemble du trajet parcouru.

Enlevez-

V. Immatriculations temporaires

Les immatriculations temporaires sont visées à l'article 5 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. Ce point ne sera pas approfondi dans le présent rapport.

¹⁵⁹ On entend par ministre, « le ministre fédéral qui a l'immatriculation des véhicules dans ses attributions » ; Article 1^{er}, 14^e de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶⁰ Article 3, §3 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶¹ Article 4, §1, alinéa 1^{er} de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶² Article 4, §1, alinéa 1^{er} de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶³ Article 4, §1/1, alinéa 1^{er} de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Sous-section 3 : Procédures et documents d'immatriculation

I. Le répertoire matricule des véhicules

Le répertoire matricule des véhicules (ci-après : « répertoire ») est une **banque de données** informatisées tenue par la Direction générale Transport routier et Sécurité routière du SPF mobilité (ci-après : « Direction générale »)¹⁶⁴.

Il existe de nombreuses finalités à l'établissement d'un tel répertoire dont notamment¹⁶⁵ :

- la recherche et la poursuite pénale des crimes, délits et contraventions ;
- l'identification de la personne physique ou morale par laquelle sont dues les taxes ou les redevances liées à l'acquisition, l'immatriculation, la mise en circulation, l'utilisation ou la mise hors circulation d'un véhicule.

Dans la mesure où les données sont disponibles, le répertoire mentionne de nombreuses informations concernant un véhicule immatriculé, mais aussi certaines données nominatives à propos du titulaire du certificat d'immatriculation¹⁶⁶.

Si le demandeur ou le titulaire de l'immatriculation est une personne physique, le répertoire mentionne **son nom, prénom et date de naissance ainsi que l'adresse de sa résidence principale et le cas échéant, son numéro d'inscription dans le registre national**¹⁶⁷.

Lorsque le demandeur de l'immatriculation est une personne morale, le répertoire mentionne sa **raison sociale** (et son numéro d'identification fiscale) **et son siège social en Belgique** mais que la personne morale y a un établissement, l'adresse de cet établissement si le véhicule y est géré ou utilisé) et le cas échéant, son numéro d'entreprise¹⁶⁸.

II. La demande d'immatriculation¹⁶⁹

1. Convertir le document en entier.

1) Le demandeur

2. **Aucun filigrane sur les documents de sortie.**

La demande d'immatriculation ou de réimmatriculation¹⁷⁰ d'un véhicule est introduite par le **propriétaire ou l'utilisateur** dudit véhicule appelé ci-après le demandeur¹⁷¹.

L'utilisateur est défini par l'arrêté comme étant « *la personne physique ou morale qui utilise un véhicule, dont elle n'est pas propriétaire, pour son usage privé ou professionnel, et qui le puisse en disposer à titre onéreux ou gratuit, à l'exclusion toutefois de la personne qui conduit un véhicule uniquement en tant que chauffeur rémunéré* »¹⁷².

On constate qu'il n'est pas requis que la personne qui immatricule le véhicule soit celle qui l'utilise effectivement. Il est donc parfaitement possible d'immatriculer un véhicule à son nom sans jamais être le conducteur de ce véhicule. Ce constat est encore plus marqué lorsqu'une personne morale immatricule un véhicule à son nom.

¹⁶⁴ Article 6, §1 l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶⁵ Article 6, §1 et §2, 1° et 2° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶⁶ Article 7 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶⁷ Article 8 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶⁸ Article 9 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁶⁹ Article 10 à 14 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷⁰ Par réimmatriculation, on entend « *l'immatriculation d'un même véhicule au nom du même propriétaire mais sous un numéro d'immatriculation différent* » ; Article 1^{er}, 2°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷¹ Article 10 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷² Article 1^{er}, 24° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

L'arrêté règle également les situations par lesquelles tant le propriétaire que l'utilisateur ou plusieurs utilisateurs souhaitent immatriculer le véhicule¹⁷³.

Lorsque le propriétaire et l'utilisateur souhaitent immatriculer le véhicule, seul le propriétaire peut agir comme demandeur.

S'il y a plusieurs propriétaires qui veulent immatriculer le véhicule, soit individuellement, soit en commun, seul le propriétaire qui est l'utilisateur principal du véhicule peut agir comme demandeur.

Lorsque plusieurs utilisateurs veulent immatriculer le véhicule, seul l'utilisateur principal du véhicule peut agir comme demandeur.

L'analyse de cet article permet de constater qu'il existe un réel espace de liberté offert par le législateur fédéral en matière d'immatriculation.

2) L'introduction de la demande¹⁷⁴

La demande d'immatriculation pour **les véhicules à moteur** doit être introduite par une **société** exerçant une activité **d'assurance** dans le cadre de l'assurance obligatoire en responsabilité civile ou par toute personne qu'elle mandate à cet effet, par transmission électronique des données vers le service de la Direction Immatriculation des Véhicules (ci-après : « DIV ») de la Direction générale.

Dans tous les cas, la demande doit mentionner si la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est couverte par un contrat d'assurance d'une durée d'un an, ou dans le cas d'une autre durée, par celui-ci. Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

La législation en matière d'immatriculation n'impose pas que le véhicule soit immatriculé au nom de la personne physique pour celui-ci. Il est tout à fait concevable d'être confronté à un véhicule immatriculé au nom d'une personne différente du souscripteur de l'assurance.

1. Convertir le document en entier. Lors de l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État tiers, le certificat d'immatriculation étranger est joint à la demande.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie. Aucune signature requise entre les autorités compétentes pour régler l'immatriculation des pays concernés¹⁷⁶.

Le demandeur peut être obligé de fournir des informations supplémentaires lorsque la demande d'immatriculation concerne particulièrement les véhicules signalés volés, démolis ou tellement accidentés qu'ils sont considérés comme perte totale technique par la compagnie d'assurance (dans ce cas, on parle usuellement de véhicules « déclassés »)¹⁷⁷.

3) Modifications aux données se rapportant à l'immatriculation

Hormis les cas de changement d'adresse d'une personne physique ou morale ou de changement de compagnie d'assurance couvrant le risque en responsabilité civile en matière de véhicules automobiles, une modification des données qui ont mené à l'immatriculation oblige le titulaire de l'immatriculation à procéder dans les quinze jours suivant cette modification à une nouvelle demande d'immatriculation¹⁷⁸.

¹⁷³ Article 10 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷⁴ Article 11 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷⁵ Article 12 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷⁶ Article 13 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷⁷ Article 14 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁷⁸ Article 15 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

4) Le certificat d'immatriculation¹⁷⁹

La DIV délivre au demandeur ou à son mandataire un certificat d'immatriculation pour chaque véhicule immatriculé et pour chaque marque d'immatriculation attribuée à cet effet.

Aujourd'hui, le certificat d'immatriculation est composé de deux parties. Seule la partie I est gardée à bord du véhicule. La partie II est conservée ailleurs¹⁸⁰.

Le certificat d'immatriculation est conservé à bord du véhicule chaque fois que ce dernier participe à la circulation¹⁸¹.

5) Transfert de marques d'immatriculation

Une marque d'immatriculation ordinaire peut, avec l'accord du titulaire de celle-ci, être transférée au nom du conjoint, du cohabitant légal ou d'un des enfants du titulaire, si le véhicule du titulaire ou un autre véhicule est immatriculé simultanément sous le numéro de cette marque d'immatriculation. Il en va de même en cas de décès du titulaire de la marque d'immatriculation.

Dans ces deux cas, l'immatriculation au nom du titulaire initial prend fin dès que le véhicule est immatriculé à un nouveau nom¹⁸². Le transfert d'une marque d'immatriculation est considérée comme un cas d'immatriculation ordinaire¹⁸³ (des exonérations fiscales sont néanmoins prévues, le cas échéant, par les Régions).

6) Suspension de l'immatriculation¹⁸⁴

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Une suspension de l'immatriculation peut avoir lieu lorsqu'un véhicule ne satisfait pas à l'examen du contrôle technique. Dans ce cas, la suspension de l'immatriculation vaut jusqu'à ce que le véhicule satisfasse de nouveau aux exigences du contrôle technique.

Avantages d'un compte VIP :

7) Transfert ou cession du certificat d'immatriculation¹⁸⁵

1. Convertir le document en entier.

Le certificat d'immatriculation est soumis à l'organisme agréé pour le contrôle technique lorsque le véhicule y est présenté en vue de sa vente.

2. **Aucun filigrane sur les documents de sortie.**

À partir de la date du contrôle, le certificat d'immatriculation est valable que deux mois ; une mention spéciale concernant la validité limitée est apportée sur le certificat. Le délai de deux mois peut être prolongé d'une nouvelle période de deux mois par l'organisme mentionné.

Enlevez-

Si la vente ne se réalise pas et que le titulaire du certificat d'immatriculation désire continuer à utiliser le même véhicule, il demande, dans la période de validité mentionnée sur le certificat d'immatriculation, un duplicata¹⁸⁶.

Tant qu'il n'y a pas cession du véhicule ou tant que le certificat d'immatriculation à validité limitée n'est pas remplacé par un nouvel exemplaire, le titulaire du certificat conserve celui-ci soigneusement.

En cas de vente, de don ou de cession du véhicule, le certificat d'immatriculation en une ou plusieurs parties est cédé à l'acheteur, au donataire ou au bénéficiaire en même temps que le véhicule.

¹⁷⁹ Article 16 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸⁰ Article 16 et 17 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸¹ Article 17, §1 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸² Article 25, §1, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸³ Article 25, §2, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸⁴ Article 26 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸⁵ Article 34 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸⁶ Conformément aux dispositions de l'article 19, § 1er.

Sous-section 4 : Les marques d'immatriculation

Une « marque d'immatriculation » est une plaque d'immatriculation officielle délivrée par la DIV. Elle est munie d'une inscription et d'un sceau en relief¹⁸⁷.

Il existe au sein de notre parc automobile de nombreuses marques d'immatriculation.

Récemment, une réforme de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour un véhicule à moteur et les remorques est intervenue pour introduire de nouvelles plaques.

- I. Les marques d'immatriculation prévue par l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules

Il existe différentes catégories de plaques destinées respectivement aux groupes suivants de titulaires d'une immatriculation¹⁸⁸ :

1° une marque d'immatriculation ordinaire avec une inscription normale, pour les personnes qui ont introduit une demande d'immatriculation ou de réimmatriculation ordinaire ;

2° une marque d'immatriculation supplémentaire munie d'une inscription particulière, appelée ci-après **marque d'immatriculation « Cour », « A », « E » ou « P »**, selon le cas¹⁸⁹ ;

3° une marque d'immatriculation appelée marque d'immatriculation transit pour les titulaires d'une immatriculation de transit ;

4° une marque d'immatriculation appelée marque d'immatriculation provisoire pour les titulaires d'une immatriculation provisoire ;

5° une marque d'immatriculation appelée ci-après marque d'immatriculation d'exportation transit pour les titulaires d'une immatriculation transit, et une marque d'immatriculation

6° une marque d'immatriculation temporaire de longue durée et appelée ci-après marque d'immatriculation internationale ;

7° une marque d'immatriculation diplomatique et a **Enlevez-** s marque d'immatriculation « CD »¹⁹⁰ ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

¹⁸⁷ Article 1^{er}, 20° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸⁸ Article 20 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁸⁹ Article 20, §2 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules :

« 1° la marque d'immatriculation "Cour", aux membres de la famille royale et aux dignitaires de la Cour ;

2° la marque d'immatriculation "A", au président de la Chambre des Représentants, aux membres du gouvernement fédéral, aux ministres d'État, aux représentants de la Haute Magistrature, aux Gouverneurs de province (aux plus hauts représentants des cultes confessionnels reconnus ainsi que du Conseil Central des Communautés Philosophiques non Confessionnelles de Belgique, aux Présidents du Comité de Direction des services publics fédéraux et des services publics de programmation, aux Directeurs de la politique générale et aux Directeurs de cellule stratégique) ;

3° la marque d'immatriculation "E", aux présidents, membres ou services des Gouvernements communautaires et régionaux ;

4° la marque d'immatriculation "P" au président et aux membres du Sénat, aux membres de la Chambre des Représentants, au président et aux membres du Parlement flamand ou wallon, au président et aux membres du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, au président du Conseil germanophone, aux membres du Parlement germanophone et aux membres belges du Parlement européen.

Les marques d'immatriculation avec inscription particulière ne sont délivrées que sur base d'une demande d'immatriculation ou de réimmatriculation supplémentaire d'un véhicule qui porte déjà une marque d'immatriculation ordinaire ou une marque d'immatriculation "CD".

Le titulaire d'une double immatriculation choisit laquelle des deux marques d'immatriculation est apposée sur son véhicule ».

¹⁹⁰ Article 20, §4 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules :

8° les plaques commerciales attribuées conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des marques commerciales pour véhicules à moteur et remorques ;

9° les plaques « G », pour les utilisateurs de véhicules visés à l'article 1^{er}, § 2, 59°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, qui remplissent les conditions déterminées par le ministre.

La DIV délivre au demandeur de l'immatriculation ou à son mandataire, pour chaque véhicule immatriculé, **une seule marque d'immatriculation ordinaire** ou spéciale.

Elle peut toutefois également délivrer une marque d'immatriculation supplémentaire avec une inscription spéciale¹⁹¹.

Pour chaque nouvelle immatriculation, une nouvelle marque d'immatriculation est délivrée, à moins que le demandeur n'ait exprimé dans sa demande le souhait de mettre la marque d'immatriculation d'un autre véhicule déjà immatriculé à son nom, sur le véhicule qui est l'objet de la nouvelle immatriculation, ce qui n'est pas possible toutefois si une marque d'immatriculation temporaire de courte durée lui a été délivrée.

II. L'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

L'immatriculation de ces plaques est régie par l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques¹⁹². Cet arrêté royal a été modifié par l'arrêté royal du 15 décembre 2019¹⁹³.

Avantages d'un compte VIP :

Il existait jusqu'à présent deux catégories de plaques destinées à l'usage des véhicules par des professionnels : les plaques « essai » (plaques « Y » et anciennement « ZZ ») et les plaques « marchand » (plaques « Z »). La réforme prévoit notamment des restrictions à l'usage des plaques « essai ». Deux nouvelles plaques ont été créées, la plaque « professionnelle » et la « plaque nationale ».

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

En Région wallonne, toutes les plaques commerciales (« marchand », « essai » et « professionnelle ») doivent être déclarées au SPW Fiscalité via le formulaire de déclaration de la taxe de circulation pour les véhicules dits non automatisés¹⁹⁴.

Enlevez-

Chacune de ces catégories comporte quatre genres de plaques : auto, moto, remorque et cyclomoteur.

« La marque d'immatriculation "CD" est attribuée sur proposition du service du Protocole (du Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement) soit aux personnes qui sont membres du corps diplomatique ou consulaire en Belgique, ou qui y bénéficient d'immunités similaires à celles du corps diplomatique, soit aux missions diplomatiques ou aux établissements fixes d'institutions internationales de droit public, pour les véhicules de services que les deux derniers utilisent. La marque d'immatriculation "CD" peut être délivrée comme marque d'immatriculation spéciale supplémentaire sur base d'une demande d'immatriculation ou de réimmatriculation supplémentaire d'un véhicule qui porte déjà une marque d'immatriculation ordinaire. Sur proposition de la Direction du Protocole du Service public fédéral Affaires étrangères et conformément aux mesures préconisées par l'OCAM, la plaque temporaire de longue durée peut également être attribuée sur base d'une nouvelle demande d'immatriculation d'un véhicule qui porte déjà une plaque d'immatriculation CD accordée à une personne qui dispose d'une mission diplomatique ou d'un établissement fixe auprès d'une institution internationale de droit public en Belgique ».

¹⁹¹ Article 22, §1, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

¹⁹² Arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques, M.B., 2 février 1996, pp 2356.

¹⁹³ Arrêté royal du 15 décembre 2019 modifiant l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques, M.B., 15 mai 2020, pp 34123.

¹⁹⁴ <https://www.wallonie.be/fr/actualites/immatriculation-reforme-des-plaques-commerciales-et-nouvelle-plaque-nationale>

Type de marque	Plaque Auto rectangulaire	Plaque Auto carrée	Plaque Moto	Plaque Cyclo	Plaque Remorque
Plaque essai					
Plaque marchand					
Plaque professionnelle					

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

Il est également annexé un répertoire matricule des marques de véhicules de circulation commerciales au répertoire matricule visé par l'arrêté royal du 20 juillet 2001.

1) La plaque d'essai

La plaque essai ne peut pas être consacrée à des fins privées. La plaque essai est utilisée sur des véhicules non réceptionnés afin de réaliser des essais en vue d'obtenir une homologation européenne ou nationale des véhicules, éléments, systèmes, composants et entités techniques des véhicules¹⁹⁵.

2) Plaque marchand

La plaque marchand permet aux négociants qui exercent une activité dans le commerce de gros ou de détail de véhicules d'utiliser des véhicules dont ils sont propriétaires en vue de promouvoir et de vendre ces véhicules¹⁹⁶.

¹⁹⁵ Article 4 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

¹⁹⁶ Article 11 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

La plaque marchand peut être sollicitée par les négociants qui exercent une activité dans le commerce de gros ou de détail de véhicules automobiles¹⁹⁷.

3) Plaque professionnelle

L'usage de la plaque professionnelle est limité aux réparateurs et aux carrossiers¹⁹⁸. Elle ne peut être utilisée que dans le cadre de certains déplacements durant une période de cinq journées non nécessairement consécutives, uniquement pour effectuer les formalités suivantes¹⁹⁹ :

- la livraison de ce véhicule ;
- la vérification du véhicule après une réparation ;
- la présentation du véhicule en vue de l'obtention d'une homologation individuelle ;
- la présentation du véhicule auprès d'un organisme chargé du contrôle technique des véhicules en circulation.

4) La plaque nationale

La plaque nationale peut être sollicitée par toute personne physique ou morale et est liée à un véhicule déterminé²⁰⁰. Elle n'est donc pas interchangeable et ne peut pas être délivrée à un titulaire plus d'une fois par an et par véhicule. Elle est valable pour une durée de 20 jours calendriers consécutifs²⁰¹.

La plaque nationale est liée à un véhicule déterminé en vue d'effectuer sur le territoire belge, durant une période de vingt jours calendriers consécutifs, les formalités suivantes :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

- la livraison de ce véhicule,
 - la présentation du véhicule en vue de l'obtention d'une homologation individuelle;
- Avantages d'un compte VIP :**
- la présentation du véhicule auprès d'un organisme chargé du contrôle technique des véhicules en circulation²⁰².

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

¹⁹⁷ Article 12 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

¹⁹⁸ Article 20, de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques..

¹⁹⁹ Article 19 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

²⁰⁰ Article 28 l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

²⁰¹ Article 30 l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

²⁰² Article 27 l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

Dans ce sens, l'ASBL FEBIAC participe activement à l'échange des données entre, d'une part, les constructeurs de véhicules et les personnes physiques et morales qui importent, acquièrent ou transfèrent des véhicules, qui sont membres de l'ASBL FEBIAC et, d'autre part, le service de gestion²¹⁴.

L'ASBL Renta, la Fédération Belge des Loueurs de Véhicules, soutient activement et contribue à :

- faciliter la recherche, la poursuite pénale et l'application des peines des infractions ;
- faciliter l'exécution des missions de la police de la circulation routière et de la sécurité routière, la sécurité des véhicules à moteur et des remorques incluses ;
- faciliter l'exercice par les services de police de leur mission de police administrative ;
- faciliter l'encaissement des taxes, des rétributions ou des redevances de stationnement des véhicules²¹⁵.

Renta est chargée de collecter les données suivantes²¹⁶ :

- Les données d'identification de la personne physique ou morale, qui prend en location, à court ou à long terme, un véhicule faisant l'objet d'un contrat de location chez un de ses membres ;
- **Les données d'identification du conducteur habituel d'un véhicule faisant l'objet d'un contrat de location, à court ou à long terme, chez un de ses membres.**

Pour ce faire, Renta a développé une plateforme digitale innovante nommée « FMS » (Fines Management Services) qui réunit la collaboration entre les titulaires de plaque, la BCV et la police fédérale²¹⁷.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
De la sorte, les sociétés de leasing communiquent les données d'identification des conducteurs de leurs véhicules et la plateforme permet de transmettre ces données à la BCV et la police fédérale.

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier. Lorsqu'un PV est envoyé, il sera directement envoyé au conducteur du véhicule et non plus à la société de leasing. Le tout dans un respect des règles GDPR/RGPD.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Ainsi, selon Renta, FMS comporte de nombreux avantages et couvre, d'après l'association, une flotte de 320.000 véhicules²¹⁸ :

- une simplification administrative pour le titulaire de la plaque, car l'amende est rédigée au nom du conducteur et pas au nom du titulaire, Enlevez- le conducteur n'est plus débarrassé du traitement de documents ;
- en outre, le titulaire est dispensé de chaque poursuite éventuelle comme la responsabilité est transférée au conducteur ;
- le respect pour la vie privée du conducteur comme ni l'employeur ni la société de leasing ne sont plus informés des amendes ;
- une sensibilisation et un paiement de l'amende plus vite et un renforcement de la sécurité globale.

On constate donc qu'il existe bel et bien une base de données répertoriant les conducteurs des véhicules pris en location. Cependant cette base de donnée est privée.

²¹⁴ Article 4, 2° de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules.

²¹⁵ Article 4, 7° de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules.

²¹⁶ L'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules.

²¹⁷ <https://www.rentasolutions.org/fr/platforms/fms>

²¹⁸ <https://www.rentasolutions.org/fr/platforms/fms>

Une collaboration entre Renta et les BCV a fait l'objet de plusieurs interpellations parlementaires. D'une part, concernant la perception des amendes en cas d'infraction au Code de la route et d'autre part, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme.

Sous-section 2 : La question de la perception des amendes en cas d'infraction au Code de la route

En 2014 déjà, le ministre de la Mobilité était interpellé à la chambre à propos de la question de l'identification de la personne responsable du véhicule lorsque celui-ci est immatriculé au nom d'une personne morale.

En effet, lorsque des procès-verbaux sont dressés, ils sont adressés à la personne morale qui est titulaire du certificat d'immatriculation et non pas au conducteur.

De ce fait, le problème est que « *L'ignorance de l'identité du conducteur d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale complique le travail des services de police, est source d'insécurité et permet au conducteur d'échapper à une sanction correcte* ». Proposition est faite de « *connecter les banques de données que les entreprises de leasing et de location ont à leur disposition aux banques de données du service de l'Immatriculation des véhicules (DIV) dans le cadre de la Banque-Carrefour des véhicules* »²¹⁹.

Le ministre répond que cette proposition pourrait constituer une solution au problème « *cette connexion est d'ailleurs prévue dans la BCV mais n'est pas opérationnelle pour l'instant. Une concertation en vue de mettre en place cette connexion a eu lieu le 13 novembre 2014 entre la DIV et l'ASBL Renta qui représente les sociétés de leasing principalement pour le volet opérationnel* »²²⁰.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Au fil de cette recherche, il est apparu qu'un protocole d'accord aurait été conclu le 14 avril 2015 entre le SPF Mobilité et Renta à ce sujet.

Avantages d'un compte VIP :

La législation n'a depuis lors pas été modifiée, cette connexion entre les banques de données de la DIV et celles de Renta ou autres entreprises de leasing et de location n'a pas été établie de manière optimale.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
Elle n'a lieu à ce jour que sur une base volontaire et privée, via notamment le système FMS mis en place par Renta.

Sous-section 3 : L'identification du conducteur dans le cadre de la lutte contre le terrorisme

La question de l'identification du conducteur d'un véhicule s'inscrit en matière de sécurité.

Une proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 8 juillet 2013 a déjà été présentée à la chambre. Celle-ci avait pour but « *de permettre à chaque instant la vérification de l'identité de toute personne enregistrée comme conducteur d'un véhicule loué. En principe, l'ASBL Renta collecte les données d'identification des personnes physiques ou morales qui louent un véhicule, ainsi que celles des conducteurs habituels.*

Dans la pratique, toutefois, l'exécution de cette mission laisse à désirer et la réglementation devrait être améliorée sur plusieurs points. Cette proposition de loi ***oblige*** les sociétés de leasing et de location à communiquer ces données à Renta ou à la Banque-Carrefour des véhicules. ***Les données d'identification doivent en tout cas inclure le numéro de registre national (pour les belges) ou le numéro de la pièce d'identification (pour les étrangers)*** »²²¹.

Cette proposition partait du constat qu'il fallait pouvoir consulter à tout moment l'identité de toute personne enregistrée comme conducteur d'un véhicule, loué ou non.

²¹⁹ Quest. rep., Ch. Repr., 1 décembre 2014, p 217-218. ; Bulletin n°0002 du 1^{er} décembre 2014 des questions et réponses écrites.

²²⁰ Quest. rep., Ch. Repr., 1 décembre 2014, p 219. ; Bulletin n°0002 du 1^{er} décembre 2014 des questions et réponses écrites.

²²¹ Doc. Parl, Ch. Repr., 2017–2018, 2916/001, p 1.

Elle énonçait que l'état de la législation comprenait à ce sujet²²² :

- la loi du 19 mai 2010 portant création de la BCV ;
- l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la BCV ;
- le protocole d'accord du 14 avril 2015 entre le SPF Mobilité et Renta. Selon celui-ci, Renta collecte les données suivantes : **prénom, nom, date de naissance et domicile.**

Il ressort de la proposition que l'obligation de transmission des données à charge de Renta constitue une **obligation de moyens** et fait état de **lacunes dans la transmission de ces données**. Elle souhaite optimiser la réglementation sur plusieurs points²²³ :

- 1) les entreprises de leasing et de location **seraient tenues de communiquer ces données** à Renta ou à la BCV. Ces données seraient, dans tous les cas, collectées lors de la conclusion du contrat de location et transmises sans délai à l'instance compétente ;
- 2) la société de location **devrait demander directement**, au moment de la collecte des données, **le numéro de registre national du conducteur** (pour les non-Belges, elle devrait utiliser le numéro figurant sur son document d'identité) ;
- 3) convertir l'obligation de moyen de Renta en **obligation de résultat**.

La proposition impliquait la modification de l'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 comme suit²²⁴ :

« La Fédération Belge des Loueurs de Véhicules, réunie dans l'ASBL Renta ou dans une personne morale à déterminer, collecte les données suivantes :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

1° les données d'identification de la personne physique ou morale, qui prend en location, à court ou à long terme, un véhicule faisant l'objet d'un contrat de location chez un de ses membres ;

Avantages d'un compte VIP :

2° les données d'identification du conducteur habituel d'un véhicule faisant l'objet d'un contrat de location, à court ou à long terme, chez un de ses membres.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Les personnes morales qui donnent des véhicules en location à court ou à long terme sont tenues, lors de la conclusion du contrat de location, de collecter et de communiquer sans délai ces données d'identification à l'ASBL Renta ou au Service [redacted] à l'article 2,11° de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour

Enlevez-

Les données d'identification contiennent en tout cas le numéro de Registre national pour les Belges et le numéro de la pièce d'identification pour les étrangers ».

Cette proposition de loi n'a pas été adoptée de sorte que la législation n'a pas été modifiée²²⁵.

²²² Doc. Parl, Ch. Repr., 2017–2018, 2916/001, p 3.

²²³ Doc. Parl, Ch. Repr., 2017–2018, 2916/001, p 3 – 4.

²²⁴ Doc. Parl, Ch. Repr., 2017–2018, 2916/001, p 6.

²²⁵ La dernière modification de la loi portant création de la Banque-Carrefour des véhicules est intervenue par la loi du 28 avril 2016 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, et la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules, M.B., 20 mai 2016.

Chapitre 3 : Identification des formes de mise à disposition d'un véhicule

En résumé :

La latitude laissée par la législation fédérale quant à la détermination du titulaire du certificat d'immatriculation nous amène à examiner comment les opérateurs économiques ont fait usage de cette espace de liberté.

Dans un premier temps, nous avons déterminé ce que recouvrait la notion de société à activités de leasing.

Il s'agit :

- d'une part, des sociétés pratiquant le leasing financier, le cas échéant qualifié de « location-financement », qui consiste en une opération de crédit ; et
- d'autre part, des sociétés qui réalisent des opérations de leasing opérationnel. Celui-ci peut se présenter comme une location de longue durée et consiste en une prestation de service ; néanmoins, des locations à court terme s'ajoutent également à cette catégorie.

Les sociétés à activités de leasing visées par la loi spéciale de financement des Communautés et des Régions sont celles pratiquant tant le leasing financier que le leasing opérationnel. Néanmoins, en pratique, on constate que, *de facto*, ce sont les sociétés pratiquant la location de véhicule (à court terme et à long terme), et donc le leasing opérationnel, qui sont les principaux acteurs économiques

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

L'usage par les opérateurs économiques de l'espace de liberté offert par la législation en matière de leasing nous a permis de démontrer que ceux-ci peuvent, en l'état actuel de la législation, choisir le régime fiscal qui leur sera applicable et donc opérer un réel shopping au sein des différentes législations. De cette façon, l'objectif de la réserve de compétence au profit d'un accord de coopération (pour les sociétés à activités de leasing), à savoir l'évitement de la concurrence fiscale, ne semble pas être atteint. Autrement dit, le critère de localisation est manipulable aisément, de manière à priver d'effet le garde-fou en question.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Le régime institutionnel favorise la concurrence fiscale entre les Régions. Au stade, hormis la Flandre, les deux autres Régions n'ont que très peu modifié leur législation concernant les taxes de circulation et de mise en circulation, ce qui réduit la possibilité de concurrence fiscale. Néanmoins, lorsque les Régions useront davantage de leur compétence législative et modifieront leur législation, les effets d'une concurrence accrue sont à prévoir.

La Région de Bruxelles-Capitale a récemment émis le souhait de modifier son régime de taxation et d'opter pour un système de prélèvement kilométrique. Ce dernier s'accompagnerait de la suppression des taxes de mise en circulation et de circulation pour les véhicules immatriculés au nom de personnes établies sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale.

Si ce changement de législation devait se matérialiser, la concurrence fiscale entre les Régions pourraient s'accroître sensiblement.

En l'état actuel des différentes législations, il demeure délicat d'identifier le conducteur d'un véhicule. Aucune base de données n'est mise à disposition de l'administration, fédérale ou régionale, quant au conducteur effectif du véhicule.

La réserve relative à l'exercice des compétences régionales vis-à-vis de la base imposable, du taux d'imposition et des exonérations de la taxe de circulation (ci-après : « TC ») et de la taxe de mise en circulation (ci-après : « TMC »), contenue dans la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (ci-après : « LSF »), vise les cas où le redevable de ces impôts est une société, une entreprise publique autonome²²⁶ ou une association sans but lucratif **à activités de leasing**²²⁷. Dans ce cas, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions.

Cette réserve a pour but d'« éviter le risque de migration fiscale, de délocalisation et de concurrence fiscale malsaine entre les diverses autorités »²²⁸.

À l'époque des travaux préparatoires, le risque évoqué par le législateur spécial se posait « *notamment pour les sociétés qui donnent en location ou en leasing des voitures. Le lieu de perception de l'impôt peut alors différer du domicile de l'utilisateur du véhicule. Les sociétés de leasing peuvent s'établir dans la région où l'impôt est le plus bas. Le problème demeure principalement limité aux cas où les contribuables sont des sociétés* »²²⁹.

Les travaux préparatoires des lois institutionnelles de 2001 sont évasifs quant à la notion de société à activités de leasing. Néanmoins, une annexe ministérielle accompagnant le rapport fait au nom de la commission parlementaire compétente – dans le cadre des travaux parlementaires qui ont précédé le vote de la cinquième réforme de l'État – propose une définition du concept « *d'activités de leasing pour application de la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation* ». Il s'agit des « *droits de jouissance sur des véhicules qui sont consentis par une entreprise à un utilisateur sur la base d'un contrat de leasing* »²³⁰.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP : Cette définition ne révèle l'évidence le transfert d'un droit de jouissance mais elle ne définit pas ce qu'est un contrat de leasing. L'activité de leasing est définie par celui qui propose des contrats de leasing.

Par conséquent, la présente recherche a pour objet d'identifier ce que recouvrent les concepts d'activité de leasing et de contrat de leasing.

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Tout d'abord, le législateur spécial fait mention, dans les travaux préparatoires, « *des sociétés qui donnent en location ou en leasing* ». On en conclut que l'appellation « *activités de leasing* » intègre également les véhicules qui sont donnés en location.

De plus, l'expression « *des droits de jouissance sur des véhicules* » sur le caractère locatif du contrat. **Enlevez-** il ne s'agit donc pas d'une vente.

Le leasing a connu un essor important ces dernières années. Qu'il s'agisse de formules de financement ou de location, l'appellation « leasing » est très souvent utilisée en pratique.

La terminologie est diversifiée : « leasing », « leasing opérationnel », « renting », « crédit-bail », « private-lease », etc. Nous identifions ci-après les éléments essentiels et pertinents du régime juridique qui s'applique à ces différentes formules et proposons une description synthétique des différentes formes de mise à disposition d'un véhicule.

²²⁶ Cette notion est de nature à être englobée par celle de « société », compte tenu du statut actuel de ces entreprises.

²²⁷ Dans la suite du rapport, l'expression « société à activités de leasing », utilisée à des fins de simplification, doit être considérée comme synonyme de celle de « société, entreprise publique autonome ou ASBL à activités de leasing ».

²²⁸ *Doc. Parl. Ch. Repr.*, 2000-2001, 1183/001, p. 14.

²²⁹ C'est nous qui soulignons ; *Doc. Parl. Ch. Repr.*, 2000-2001, 1183/001, p. 16.

²³⁰ *Doc. Parl. Ch. Repr.*, 2000-2001, 1183/007, p. 160.

Section 1 : Le concept de leasing

Dans un premier temps nous identifierons les différentes acceptions du concept de leasing. Nous verrons que celui-ci peut recouvrir des réalités distinctes (sous-section 1).

Ensuite, nous décrirons les termes de la *summa divisio* devant être opérée entre le leasing financier (également appelé « location-financement ») et le leasing opérationnel (qui consiste en une location, à long terme le cas échéant).

Enfin, nous distinguerons le *leasing* par rapport à d'autres concepts avec lesquels on le confond régulièrement, à savoir la location-vente, la vente à tempérament, ou encore, le crédit-bail.

Sous-section 1 : Le leasing financier

I. Origines

La figure du leasing s'observe dès les années cinquante aux États-Unis. Il s'agit d'une nouvelle technique de crédit par laquelle l'établissement financier conserve la propriété du matériel, à titre de garantie, **l'utilisateur n'étant que locataire**²³¹.

Introduite sur le continent européen vers 1962, cette formule de financement connaît un succès croissant. Les chefs d'entreprise y voient un moyen de crédit qui n'alourdit pas leur bilan et leur permet d'acquérir les dernières technologies tandis que les sociétés financières ou banques y trouvent une

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

En Belgique, l'essor de cette nouvelle formule a poussé le législateur à intervenir par le biais de l'arrêté royal du 10 novembre 1967, n° 55, organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement. L'expression de « location-financement » est expressément utilisée dans cet acte²³³.

1. Convertir le document en entier.

Etymologiquement, *lease* veut dire bail tout comme le mot *rent*. Or le *leasing* se distingue du *renting*.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Le contrat complexe, d'origine américaine, que la pratique a développé. Cependant, ce dernier n'a fait l'objet d'aucune intervention législative et n'entre pas commodément dans nos catégories juridiques²³⁴.

Dans le langage courant, le leasing est défini comme étant un **Enlevez**²³⁵. Ce dernier est à son tour défini comme un « *contrat de louage d'un bien mobilier ou immobilier assorti d'une promesse unilatérale de vente en fin de contrat* »²³⁶.

II. Terminologie et définition

Les termes de « leasing » et de « location-financement » sont considérés comme étant synonymes dans le langage juridique francophone²³⁷.

La pratique néerlandophone parle de « *financieringsuur* » ou, plus fréquemment, de « leasing »²³⁸.

²³¹ J.H. HERBOTS, « Réflexions à propos de la nature du leasing, avant-contrat innomé, typique et fiduciaire », note sous Cass. (1^e ch.), 17 juin 1993, *R.C.J.B.*, 1996, pp. 234-261, spéc. pp. 234-235.

²³² J.H. HERBOTS, *op. cit.*, p. 235.

²³³ Arrêté royal du 10 novembre 1967 n°55 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement, *M.B.*, 14 novembre 1967, p. 11741.

²³⁴ J.H. HERBOTS, *op. cit.*, p. 236.

²³⁵ *Le petit Larousse*, p. 582, 2008.

²³⁶ *Ibid*, p. 267.

²³⁷ À titre d'illustration, l'article 1^{er} de l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 précité énonce que : « *Il faut entendre par « location-financement » ou « leasing » (...)* ».

²³⁸ Voy. la version néerlandaise de l'arrêté royal n° 55.

Selon François Bruyns, « *La location-financement est l'opération par laquelle une entreprise (la société de leasing), généralement financière, achète, auprès du fournisseur qui lui est désigné par son client, un bien d'équipement professionnel que ce dernier a lui-même choisi, pour le lui donner en location. Le locataire ou lessee dispose, à l'expiration de la période de location d'une option d'achat sur le bien, moyennant le paiement au bailleur ou lessor de la valeur résiduelle qui a été déterminée entre les parties lors de la conclusion du contrat* »^{239,240}.

On retient ici les termes de « *lessor* » (qui désigne le donneur en leasing) et de « *lessee* » (qui vise le preneur en leasing).

Le leasing financier est la seule formule de leasing consacrée formellement par une législation spécifique au sein de notre ordre juridique²⁴¹.

Sous-section 2 : Le leasing opérationnel

Contrairement au leasing financier, le leasing opérationnel n'apparaît pas comme étant une formule de financement. **Il s'agit d'une location à long terme, et donc avant tout, d'une prestation de service. La finalité de l'opération est différente.**

Dans ce type de contrat, le *preneur* ne désire pas tant faire financer l'acquisition d'un bien, mais plutôt et d'abord d'utiliser celui-ci pendant une période déterminée, qui ne correspond pas nécessairement à la durée de vie économique du bien. On parle alors de **locataire**. Les paiements effectués constituent la compensation octroyée au bailleur pour l'utilisation du bien appartenant à ce dernier²⁴².

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Plusieurs services fournis par le bailleur lui-même ou par son intermédiaire sont généralement liés à ce contrat (par exemple, le carburant, les entretiens et réparations, le renouvellement des pneus,

Avantages d'un compte VIP : l'assurance ou la mise à disposition d'un véhicule de remplacement, etc.)²⁴³.

Sous-section 3 : Contrats empruntant certaines caractéristiques au contrat de leasing

1. Convertir le document en entier.

2. **Aucun filigrane sur les documents de sortie.**

Le contrat de location-vente se définit comme celui « *par lequel le propriétaire d'une chose autorise une personne à jouir de ladite chose en contrepartie du paiement d'une somme supérieure à un loyer, mais avec la possibilité d'en acquérir la propriété* »²⁴⁴.

La location-vente ne fait pas l'objet d'une définition légale formelle en droit belge.

Le contrat de location-vente comporte de nombreuses similitudes avec le leasing financier. Dans les deux cas, **on retrouve un mécanisme de crédit avec utilisation de la figure du bail comme sureté**. Celui qui finance l'acquisition de la chose en conserve la propriété en qualité de bailleur tant que la totalité du prix n'a pas été payée. Dans les deux cas aussi, le contrat combine la location et la vente : en cours

²³⁹ F. BRUYNS, « La location-financement ou leasing mobilier », in C. Jassogne (éd.), *Traité pratique de droit commercial*, 2^{ème} éd., t. 1, Waterloo, Kluwer, 2009, pp. 999 et suiv. C'est nous qui soulignons en gras. Voy. aussi F. BRUYNS, « La location-financement ou leasing mobilier, 40 ans de jurisprudence », in *Dossiers du Journal des tribunaux*, n° 71, Bruxelles, Larcier, 2008.

²⁴⁰ Le leasing ne recevant pas de définition légale à proprement parler, de nombreuses définitions peuvent être proposées. Néanmoins, la définition retenue nous semble être synthétique et adéquate. Pour d'autres définitions, voy. D. PHILIPPE et D.E. PHILIPPE, « Le leasing », in *Guide juridique de l'entreprise*, 2^{ème} éd., Titre IV, Livre 47.1, Waterloo, Kluwer, 2007, p. 6 ; B. KOHL, « Le leasing financier et son harmonisation par UNIDROIT », in E. Dirix et Y.-H. Leleu (éd.), *Rapports belges au Congrès de l'Académie internationale de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 2011, p. 478.

²⁴¹ La notion juridique de leasing est développée plus amplement ci-après.

²⁴² B. KOHL, *op. cit.*, p. 480.

²⁴³ *Ibid.*

²⁴⁴ C. PUIGELIER, *Dictionnaire juridique*, Bruxelles, Larcier, 2015, p. 234.

de bail, l'utilisateur de la chose est un locataire ; à l'expiration du bail, il est prévu que la propriété du bien se retrouve (ou puisse se retrouver) dans le patrimoine du locataire²⁴⁵.

Cette formule se distingue essentiellement du leasing par le caractère automatique du transfert de propriété qui s'opère lors du paiement de la dernière mensualité. Le vendeur est également prêteur, dans la mesure où l'acquéreur bénéficie de la jouissance du bien contre un paiement échelonné du prix de celui-ci, avant d'en devenir propriétaire^{246,247}.

Aussi, une différence entre la location-vente et le leasing tient à ce que la première est un contrat entre deux personnes tandis que l'autre implique généralement l'intervention d'une troisième personne²⁴⁸.

II. Le crédit-bail

Le crédit-bail est consacré en tant que tel par la législation belge. Il s'agit d'un contrat de crédit à la consommation réglé par le Code de droit économique.

Il s'agit de « *tout contrat de crédit, quelle que soit sa qualification ou sa forme, par lequel une des parties s'engage à fournir à l'autre partie la jouissance d'un bien meuble corporel à un prix déterminé que cette dernière s'engage à payer périodiquement, et qui comporte, de manière expresse ou tacite, une offre d'achat. (...)* »²⁴⁹.

On vise ici le cas d'une opération entre un établissement de crédit et un consommateur.

III. La vente à tempérament

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Le contrat de vente à tempérament a essentiellement pour objet un transfert de propriété alors que le contrat de leasing porte d'abord sur l'octroi d'un droit personnel de jouissance.

Avantages d'un compte VIP :

La vente à tempérament est un contrat soumis au régime juridique de la vente organisé par le Code de droit économique²⁵⁰.

1. Convertir le document en entier.

Dans un contrat de vente à tempérament avec clause de réserve de propriété, l'acquéreur procède à

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

la contrepartie exacte de la valeur conventionnelle du bien, tandis que lors d'un leasing financier, les redevances que verse le lessee constituent essentiellement le remboursement de l'investissement réalisé par le lessor²⁵¹.

Enlevez-

²⁴⁵ J.H. HERBOTS, *op. cit.*, p. 240.

²⁴⁶ B. KOHL, *op. cit.*, p. 485.

²⁴⁷ B. VAN ITTERBEEK, « Toepassing – Structuur », in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman et A. Verbeke (éd.), *Handboek leasing*, Collection Recht en onderneming, Bruges, Die Keure, 2007, pp. 192 et suiv..

²⁴⁷ K. Vanhove, « Leasing: een complexe bijzondere overeenkomst » in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman en A. Verbeke, *Handboek leasing*, Recht en onderneming, 23, Bruges, Die Keure, 2007, pp 59.

²⁴⁸ À savoir le financier, le preneur et le fournisseur du bien.

²⁴⁹ Article I.9, 47° du Code de droit économique.

²⁵⁰ Article I.9, 46° du Code de droit économique.

²⁵¹ B. Kohl, « Le leasing financier et son harmonisation par UNIDROIT », in E. Dirix & Y.-H., Leleu (éds), *Rapports belges au Congrès de l'Académie internationale de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 2011, p 485-486.

Sous-section 4 : Terminologies retenues

Leasing financier	Leasing opérationnel	Location-vente	Crédit-bail	Vente à tempérament
- Formule de financement ; - « Vrai leasing »	- Location à long terme	- Location emportant le transfert automatique de propriété au terme du contrat	- Formule de financement à destination des particuliers	- Contrat de vente comportant un report du transfert de propriété

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

Section 2 : Analyse juridique des différents concepts de leasing

La présente section s'attache à identifier le régime juridique du leasing financier ainsi que du leasing opérationnel. Elle se limite à l'**étude du leasing mobilier**²⁵² et des législations pertinentes.

Par ailleurs, il est fait mention, de façon non exhaustive, de diverses mentions du concept de leasing au sein de notre ordre juridique.

Sous-section 1 : Le leasing financier ou « location-financement »

Pour rappel, les mots *leasing* et *location-financement* sont synonymes. Ces termes désignent « **un contrat de financement non résiliable et non translatif de propriété par lequel une personne (la société de leasing ou lessor), généralement un établissement donneur de crédit, achète auprès d'un tiers ou fait fabriquer ou construire par un tiers, qui lui est désigné par son client, un bien (meuble ou immeuble) que ce dernier a lui-même choisi, pour lui en procurer la jouissance pendant une période déterminée contre rémunération payée de manière périodique. Le lessee dispose, à l'expiration de la période de jouissance, d'une option d'achat sur le bien, moyennant le paiement au lessor de la valeur résiduelle du bien, déterminée entre les parties lors de la conclusion du contrat** »²⁵³.

Il s'agit donc d'un **contrat de financement**, alternatif au crédit classique. La finalité ultime du contrat vise l'acquisition du bien. L'option d'achat est déterminée de façon à ce que le *lessee* l'active.

On constate également que différentes parties interviennent au contrat. On retrouve ainsi une relation
Ceci est un filigrane pour la version d'essai; achetez pour obtenir une version complète!

Le *leasing financier* est la seule forme de *leasing* au sens strict qui reçoit une consécration juridique
Avantages d'un compte VIP :

I. L'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises
1. Convertir le document en entier

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
L'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement (ci-après : « A.R. n° 55 ») a été pris en exécution de la loi du 31 mars 1967 attribuant certains pouvoirs au Roi en vue d'assurer la relance économique, l'accélération de la reconversion régionale et la stabilisation budgétaire²⁵⁵.

Selon l'article 1^{er}, 6° de cette loi, le Roi pouvait prendre toutes les dispositions utiles en vue « *d'améliorer le financement des investissements, notamment en organisant l'association des sociétés à portefeuille à la programmation de l'expansion économique, et en apportant toutes modifications aux dispositions légales organisant le statut, la compétence et les modalités de fonctionnement, d'une part, des institutions publiques de crédit et, d'autre part, des organismes financiers privés* ».

²⁵² Par opposition au leasing immobilier.

²⁵³B. KOHL, *op. cit.*, p. 478. C'est nous qui soulignons.

²⁵⁴ Arrêté royal du 10 novembre 1967 n°55 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement, *M.B.*, 14 novembre 1967, p 11741.

²⁵⁵ Loi du 31 mars 1967 attribuant certains pouvoirs au Roi en vue d'assurer la relance économique, l'accélération de la reconversion régionale et la stabilisation de l'équilibre budgétaire, *M.B.*, 4 avril 1967, p 3410.

1) Caractéristiques

L'A.R. n° 55 régissait uniquement le concept de location-financement de meubles. Ce n'est qu'en 2012²⁵⁶ que le législateur est intervenu pour régir et distinguer désormais la location-financement mobilière et immobilière²⁵⁷. La définition de la notion de leasing mobilier n'a pas changé.

Depuis, l'arrêté royal en question prévoit que²⁵⁸ :

« Il faut entendre par « location-financement » ou « leasing » :

1° La location-financement mobilière ou le **“leasing mobilier”**, caractérisé comme suit :

- a) il doit porter sur des biens d'équipement que le locataire affecte exclusivement à des fins professionnelles ;
- b) les biens doivent être spécialement achetés par le bailleur, en vue de la location, selon les spécifications du futur locataire ;
- c) la durée de la location fixée au contrat doit correspondre à la durée présumée d'utilisation économique du bien ;
- d) le prix de la location doit être fixé de manière à amortir la valeur du bien loué sur la période d'utilisation déterminée au contrat ;
- e) le contrat doit réserver au locataire la faculté d'acquérir en fin de bail la propriété du bien loué, moyennant un prix fixé dans ce contrat, qui doit correspondre à la valeur résiduelle présumée de ce bien (...)²⁵⁹.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
L'absence de réforme intervienne pour mettre à jour celle-ci. Néanmoins une telle réforme n'est, à ce stade, qu'à l'étape de réflexion²⁶⁰ :

2) Nécessité d'un agrément

1. Convertir le document en entier.
 2. ~~Aucun filigrane sur les documents de sortie.~~
- « Les personnes qui font **profession habituelle** de traiter des opérations de location-financement ou “leasing”, décrites à l'article 1^{er}, ne peuvent exercer cette activité que moyennant l'agrément du Ministre des Affaires économiques. Un arrêté ministériel détermine les conditions de cette agrément »²⁶¹.

Quiconque se livrera à titre professionnel à de telles opérations s'expose à des poursuites pénales²⁶².

Enlevez-

²⁵⁶ Loi du 4 mars 2012 relative à la Centrale des crédits aux entreprises, M.B., 18 avril 2012, p. 24166.

²⁵⁷ Jusqu'à cette date, le leasing immobilier « malgré son développement considérable, n'est régi par aucune réglementation légale fondamentale, et donc, contrairement au leasing mobilier, aucune forme d'agrément n'est nécessaire pour être donneur de leasing immobilier, pour autant que l'objet social de la société le permette. Ainsi, cette forme de location-financement peut être offerte par des entreprises spécialisées, des groupes financiers, des compagnies d'assurances, ou même des groupes industriels entre entreprises liées. Elle est consentie par ceux-ci à l'aide de leurs fonds propres, de leurs réserves, de fonds empruntés ou par l'émission de titres immobiliers placés dans le public » (B. KOHL, « Le leasing immobilier: panorama général », in B. Kohl (dir.), *Le bail et le leasing immobilier*, Formation permanente CUP, n° 112, Liège, Anthemis, 2009, pp. 309-372, spéc. p. 311.

²⁵⁸ Article 1^{er}, 1° de l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement.

²⁵⁹ C'est nous qui soulignons.

²⁶⁰ Entretien informel avec un membre du SPF Économie.

²⁶¹ Article 2 de l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement. C'est nous qui soulignons.

²⁶² Article 3 de l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement.

L’A.R. n° 55 est complété par un arrêté ministériel du 20 septembre 2012 déterminant les conditions d’agrément des entreprises pratiquant la location-financement²⁶³, dont, notamment, la forme de la société et l’exigence d’un capital libéré minimum²⁶⁴. Selon ce dernier, le SPF Économie arrête chaque année une liste des entreprises agréées qui proposent la location-financement. Cette liste est publiée au Moniteur belge²⁶⁵.

Néanmoins, le rôle du SPF Économie est de s’assurer que les entreprises remplissent les conditions pour obtenir l’agrément. **Il ne dispose d’aucun pouvoir pour contrôler les activités de ces entreprises.**

II. La loi du 4 mars 2012 relative à la Centrale des Crédits aux Entreprises²⁶⁶

Les entreprises de leasing ont l’obligation d’enregistrer les crédits qu’elles accordent aux associations, au secteur public, ainsi qu’aux indépendants, à l’instar des établissements de crédit et autres types de sociétés de financement.

Par « entreprises de leasing », on entend : « *les entreprises établies en Belgique agréées conformément à l'article 2, § 1^{er} de l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement* »²⁶⁷.

Cet enregistrement s’effectue au sein de la Centrale des Crédits aux Entreprises (ci-après : « CCE »)²⁶⁸.

Seuls les contrats de leasing qui répondent aux prescrits comptables doivent être enregistrés au sein de la CCE. La loi définit « le contrat de leasing » comme « *toute convention conclue entre une entreprise de leasing et un résident disposant d'un numéro d'entreprise, pour autant que cette convention réponde aux critères établis à l'article 95, § 1^{er} de l'arrêté royal du 30 janvier 2001 portant exécution du Code des sociétés pour la rubrique III.D "Location-financement et droits similaires", étant entendu toutefois que les mots "la société" doivent être lus comme "le résident" pour la présente définition* »²⁶⁹.

Cette disposition renvoie aux critères établis en droit comptable, aujourd’hui repris à l’article 3:89 de l’arrêté d’exécution du Code des sociétés et associations.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

L’article 3:89 de l’arrêté royal du 29 avril 2019 portant exécution du Code des sociétés et des associations (anciennement : article 95 de l’arrêté d’exécution du Code des sociétés du 30 janvier 2001) définit ce qui doit être porté sous la rubrique « Location-financement et droits similaires » au bilan des comptes annuels.

Enlevez-

Sont portés sous cette rubrique :

« 1° les droits d’usage à long terme sur des immeubles bâtis dont la société dispose en vertu de contrats d’emphytéose, de superficie, de location-financement ou de conventions similaires, lorsque les redevances échelonnées dues en vertu du contrat couvrent, outre les intérêts et les

²⁶³ Arrêté ministériel du 20 septembre 2012 déterminant les conditions d’agrément des entreprises pratiquant la location-financement, *M.B.*, 25 septembre 2012, p. 58918.

²⁶⁴ Article 2 de l’arrêté ministériel du 20 septembre 2012 déterminant les conditions d’agrément des entreprises pratiquant la location-financement.

²⁶⁵ Article 3 de l’arrêté ministériel du 20 septembre 2012 déterminant les conditions d’agrément des entreprises pratiquant la location-financement.

²⁶⁶ *M.B.*, 18 avril 2012, p. 24166.

²⁶⁷ Article 2, 4°, b) de la loi du 4 mars 2012 relative à la Centrale des Crédits aux Entreprises.

²⁶⁸ La Centrale des Crédits aux Entreprises (CEE) enregistre les crédits accordés aux sociétés, aux associations, au secteur public, ainsi qu’aux indépendants, par les banques et d’autres types de société de financement. Elle permet à ses participants d’optimiser la gestion de leurs risques et à la Banque Nationale d’évaluer cette gestion et les risques qu’ils encourrent.

²⁶⁹ Article 2, 6°, b) de la loi du 4 mars 2012 relative à la Centrale des Crédits aux Entreprises.

charges de l'opération, la reconstitution intégrale du capital investi par le donneur dans la construction ;

2° les droits d'usage sur des biens meubles dont la société dispose en vertu de contrats de location-financement ou de conventions similaires, lorsque les redevances échelonnées dues en vertu du contrat, majorées, si le preneur dispose d'une option d'achat, du montant à payer en cas de levée de l'option, couvrent, outre les intérêts et les charges de l'opération, la reconstitution intégrale du capital investi par le donneur dans le bien. Le montant à payer en cas de levée de l'option d'achat n'est toutefois pris en considération que s'il représente quinze pour cent au plus du capital investi par le donneur dans le bien.

Est assimilée à un prix de levée de l'option d'achat visée au 2°, dans la limite susvisée de quinze pour cent, la partie en capital des redevances prévues au contrat en cas d'usage d'une faculté de proroger l'opération.

Est assimilé à une redevance visée au 1° et 2°, pour autant qu'il soit déterminé :

- a) le montant dû par le preneur pour l'acquisition des droits réels que le donneur possède sur le bien immeuble ou meuble en cause, lorsque, lors de la conclusion de l'opération, il s'est engagé, éventuellement à l'option du donneur, à acquérir ces droits ;
- b) dans le chef du donneur, le montant à recevoir par lui d'un tiers pour la cession des droits réels qu'il possède sur le bien immeuble ou meuble en cause, lorsque, lors de la conclusion de l'opération, ce tiers s'est engagé, éventuellement à l'option du donneur, à acquérir ces

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

La disposition en question vise à la fois les hypothèses de location-financement sur des biens immeubles et sur des biens meubles. Dans les deux cas, l'opération doit, outre les intérêts et les charges de l'opération, reconstituer le capital investi par le donneur. Une différence est opérée entre leasing immobilier et leasing mobilier. Pour le leasing mobilier seulement, une limite est imposée (15 %) quant au montant résiduel à verser en cas de levée de l'option d'achat²⁷¹.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

La Commission des normes comptables relève que la location-financement visée par cet article est invariablement désignée dans la doctrine comme une « location-financement financière » ou « full-payout lease »²⁷².

L'option d'achat n'est pas un élément déterminant dans l'analyse économique en tant que location-financement financière. **Le principe le plus important pour qualifier une opération de location-financement financière est qu'en termes économiques, l'opération s'analyse comme une opération de nature essentiellement financière et que l'ensemble des risques et avantages attachés au bien est considéré avoir été transféré en substance**²⁷³.

Le texte détermine de manière plus précise les éléments à prendre en considération pour apprécier s'il y a reconstruction intégrale du capital.

Si le contrat prévoit une option d'achat au profit du preneur, le prix à payer en cas d'exercice de cette option d'achat est pris en considération en tant qu'élément de reconstitution du capital investi, mais seulement s'il est hautement probable que l'option sera effectivement levée à l'expiration du contrat. Cette probabilité doit s'apprécier dès la conclusion du contrat²⁷⁴.

²⁷⁰ C'est nous qui soulignons.

²⁷¹ Avis CNC 2015/4, pt 14, disponible sur <https://www.cnc-cbn.be/fr/avis/location-financement> (consulté le 28 février 2020).

²⁷² Avis CNC 2015/4, pt 3, disponible sur <https://www.cnc-cbn.be/fr/avis/location-financement> (consulté le 28 février 2020).

²⁷³ Avis CNC 2015/4, pt 6, disponible sur <https://www.cnc-cbn.be/fr/avis/location-financement> (consulté le 28 février 2020). Voy. aussi G. DELVAUX et C. JANSSENS, « La comptabilisation des contrats de location-financement », in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman et A. Verbeke (éd.), *Handboek leasing*, Recht en onderneming, 23, Bruges, Die Keure, 2007, p. 515.

²⁷⁴ Avis CNC 2015/4, pt 15, disponible sur <https://www.cnc-cbn.be/fr/avis/location-financement> (consulté le 28 février 2020)

C'est pourquoi, en ce qui concerne les biens meubles, l'article prévoit de façon forfaitaire que le montant en cas de levée de l'option ne sera pris en considération que s'il représente quinze pour cent au plus du capital investi par le donneur dans le bien en cause. En effet, on en déduit que si le prix de levée de l'option représente une quotité supérieure, le donneur n'aura pas effectivement transféré au preneur l'essentiel des risques afférents au bien, de manière telle que l'opération ne s'apparenterait pas à **une opération de crédit**²⁷⁵.

Sous-section 2 : Le leasing opérationnel ou location de longue durée

L'usage du terme *leasing opérationnel* est quelque peu trompeur. **Il s'agit en réalité d'une location de longue durée.** Son assimilation au terme leasing vient du langage courant et de la particularité de ce **contrat de location.**

En effet, par cette opération, le bailleur va donner en jouissance un véhicule au *lessee* qui s'engage à payer un loyer. Les parties vont généralement déroger aux règles qui régissent le contrat de location pour aménager le contrat selon leur volonté.

Le leasing opérationnel est **une location à long terme.** Il s'apparente à un **contrat de bail** assorti de services complémentaires facultatifs²⁷⁶. Il est soumis à l'autonomie des volontés et réglé par le Code civil.

Le bailleur demeure **le propriétaire juridique et économique du bien.** Celui-ci reste à ses risques. En outre, le bailleur conserve le bien à l'actif de son propre bilan²⁷⁷.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

A ce contrat, sont généralement liés plusieurs services fournis par le bailleur lui-même ou par son intermédiaire (par exemple, le carburant, les entretiens et réparations, le renouvellement des pneus, l'assurance ou la mise à disposition d'un véhicule de remplacement, etc.)²⁷⁸.

Avantages d'un compte VIP :

Le Code civil permet aux parties de conclure des conventions :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Elles doivent être exécutées de bonne foi »²⁷⁹.

Enlevez-

Le louage des choses est défini comme étant « un contrat par lequel des parties s'obligent à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige à lui payer »²⁸⁰. Le leasing s'apparente donc à un bail à loyer²⁸¹.

Il faut donc se référer aux règles relatives au contrat de louage de choses, ce dernier étant réglé aux articles 1713 et suivants du Code civil. La plupart des règles prévues en matière de bail de meuble sont supplétives, ce qui signifie que les parties peuvent y déroger, de sorte qu'elles sont libres d'aménager les conventions comme elles l'entendent et de la manière la plus adaptée à la situation.

Le leasing opérationnel peut comporter une option d'achat au bénéfice du preneur du contrat ou d'une autre partie (par exemple, au bénéfice d'un employé dont le véhicule est mis à disposition par

²⁷⁵ Avis CNC 2015/4, pt 15, disponible sur <https://www.cnc-cbn.be/fr/avis/location-financement> (consulté le 28 février 2020).

²⁷⁶ B. KOHL, *op. cit.*, p 480.

²⁷⁷ B. KOHL, *op. cit.*, p 480.

²⁷⁸ B. KOHL, *op. cit.*, p 480.

²⁷⁹ Article 1134 du Code civil.

²⁸⁰ Article 1709 du Code civil.

²⁸¹ Article 1711, alinéa 2 du Code civil : « On appelle bail à loyer, le louage des maisons et celui des meubles ».

l'employeur). Cette option s'analyse, en termes juridiques, comme une promesse de vente lorsque les parties se sont mises d'accord sur la chose et le prix²⁸².

Néanmoins, il convient d'insister sur le fait que **le but premier de l'opération n'est pas d'acquérir le bien mais de l'utiliser**. C'est pour cela que l'on parle de contrat de location et non pas d'opération de crédit.

Sous-section 3 : Évocations du concept de leasing dans différentes législations : illustrations

Le concept de *leasing* est mentionné dans diverses législations, sans être pour autant défini.

On constate, à travers l'examen des différentes législations, en se référant aussi à la jurisprudence et à la doctrine, que l'appellation de « leasing » ne renvoie pas toujours à la même acception. Dans la plupart des cas, lorsque l'on évoque le concept de « leasing » ou de « location-financement », il est fait référence au leasing financier, défini ci-avant. Ce n'est cependant pas toujours le cas.

I. Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (« LSF »)²⁸³

- La LSF prévoit que : « Les régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11°. Dans le cas où le redevable de ces impôts 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**, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération ».

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

II. Règlement (CE) n° 1126/2008 de la Commission du 3 novembre 2008 portant adoption de certaines normes comptables internationales conformément au règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil

Le Règlement européen en question se rapporte à la norme comptable IAS 17 relative aux contrats de location²⁸⁶. Elle distingue également le contrat de location-financement du contrat de location de longue durée.

²⁸² Article 1589 du Code civil.

²⁸³ Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, M.B., 17 janvier 1989, telle que modifiée en 1993, 2001 et 2014.

²⁸⁴ Article 4, §3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

²⁸⁵ Doc. Parl. Ch. Repr., 2000-2001, 1183/007, p. 160.

²⁸⁶ L'objectif de cette norme est d'établir, pour le preneur et le bailleur, les principes comptables appropriés et les informations à fournir au titre de contrats de location-financement et des contrats de location simple.

Location-financement	Location longue durée
- Contrat ayant pour effet de transférer au preneur la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété d'un actif. Le transfert de propriété peut intervenir ou non, <i>in fine</i> .	- Contrat par lequel le bailleur cède au preneur, pour une période déterminée, le droit d'utilisation d'un actif en échange d'un paiement ou d'une série de paiements.

La différence entre les deux contrats résulte du fait que la location-financement transfère la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété alors que la location ne confère qu'un droit d'utilisation (sans les transferts de risques, en conséquence).

III. Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée

- La question s'est posée de savoir si un contrat de leasing devait être considéré comme une « livraison de bien » ou non.
- Il ressort de l'arrêt *Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd* (CJUE, 4 octobre 2017, affaire n° C-164/16)²⁸⁷ que :

- la location est considérée comme une prestation de service ;
- néanmoins, la directive TVA qualifie de livraison de bien la remise matérielle d'un bien en

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète!

Avantages d'un compte VIP :

- la qualification du contrat de *leasing*²⁸⁸ dépend donc de l'appréciation des juges nationaux. Il incombe aux juges nationaux de décider, à partir des conditions financières du contrat, si l'exercice de l'option apparaît comme le seul choix économiquement rationnel que le preneur sera susceptible de faire le moment venu si le contrat est exécuté jusqu'à son terme.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- En droit belge, le *leasing* est en principe considéré comme une prestation de service²⁸⁹. Néanmoins, on ne parlera plus de leasing (prestation de service) mais de livraison de bien :
 - lorsque le preneur a l'obligation d'acheter le bien ;
 - lorsque le bien devient gratuitement et dès lors que le preneur acquiert la propriété du locataire à l'expiration du contrat ;
 - selon certains, lorsque le prix de l'option est très faible, de manière telle que l'on peut considérer qu'un preneur en leasing « économiquement rationnel » lèvera nécessairement l'option et que, donc, la qualification de leasing peut être contestée.

- On constate que le *leasing* au sens strict est considéré, au même titre qu'une location, comme un contrat qui pour objet essentiel la jouissance d'un bien.

IV. Absence de consécration civile du concept de « leasing »

- Il n'existe pas de consécration civile formelle du concept de leasing.

²⁸⁷ Pour un commentaire, voy. I. MASSIN, « Location-vente ou leasing ? Le prix de l'option peut s'avérer déterminant », *Fiscologue*, 2018, n° 1555, p. 8.

²⁸⁸ L'un des contrats litigieux en question (« Agility ») impliquait le paiement d'échéances mensuelles (représentant 60% du prix, coût du financement compris) et contenait une option d'achat dont le prix représentait la valeur résiduelle du véhicule (environ, 40 %). Cette option d'achat n'était pas automatique, le client devant informer le vendeur de son souhait de la lever ou non.

²⁸⁹ Article 18, §1, al. 2, 4° du Code de la TVA.

- Le contrat de leasing n'est cependant pas étranger à la jurisprudence belge. De nombreuses décisions judiciaires déterminent quelles sont les caractéristiques essentielles qui permettent d'identifier un contrat de leasing et de le distinguer des autres contrats²⁹⁰.
- La qualification de leasing est principalement fonction des caractéristiques énoncées par l'arrêté royal n° 55, décrites ci-avant ; cependant il ne s'agit là que d'indicateurs²⁹¹.
- **La différence fondamentale entre le *leasing* financier et la location** réside dans le critère du transfert des risques : contrairement à une location traditionnelle, la convention de location financieusement implique que le donneur en leasing se décharge sur le preneur en leasing de l'essentiel des obligations incombant généralement à un propriétaire ainsi qu'à un bailleur.

V. Le crédit-bail inséré au sein du Code de droit économique

- Le crédit-bail est défini comme « *tout contrat de crédit, quelle que soit sa qualification ou sa forme, par lequel une des parties s'engage à fournir à l'autre partie la jouissance d'un bien meuble corporel à un prix déterminé que cette dernière s'engage à payer périodiquement, et qui comporte, de manière expresse ou tacite, une offre d'achat. (...)* »²⁹²
- Il s'agit d'un contrat de crédit à la consommation régi par le Code de droit économique.
- Un agrément est nécessaire pour octroyer des crédits à la consommation²⁹³.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

²⁹⁰ Cass., 17 juin 1993, *R.C.J.B.*, 1996, p. 231 ; Mons, 26 juin 1991, *R.D.C.*, 1992, pp. 618 ; Mons, 27 mai 1992, *R.D.C.*, 1993, p. 264.

²⁹¹ Mons, 27 mai 1992, *R.D.C.*, 1993, p. 264 ; K. Vanhove, « Leasing : een complexe bijzondere overeenkomst », in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman en A. Verbeke, *Handboek leasing*, Recht en onderneming, 23, Brugge, Die Keure, 2007, pp 44-45.

²⁹² Article I.9, 47° du Code de droit économique.

²⁹³ Article VII. 159 et VII. 160, §1 du Code de droit économique.

Section 3 : Identification des formes de mise à disposition d'un véhicule

Les différentes formules qui sont proposées en pratique sont majoritairement des leasings financiers ou des leasings opérationnels.

Nous examinons, dans un premier temps, les formules de leasing qui sont proposées dans une sphère professionnelle.

Dans un second temps, nous nous intéressons aux leasings qui sont proposés dans le cadre privé²⁹⁴.

Enfin, nous évoquons brièvement le cas des locations de courte durée.

Sous-section 1 : Sphère professionnelle

I. Le leasing financier dans la pratique

1) Entreprises pratiquant le leasing financier

Les sociétés qui souhaitent offrir des leasings financiers doivent être agréées selon le prescrit de l'A.R. n° 55. La liste des entreprises agréées est publiée chaque année au Moniteur belge.

Les entreprises qui proposent ce type de produit ne sont généralement pas actives exclusivement dans le secteur de l'automobile. La plupart de ces entreprises sont des établissements de crédit qui proposent des formules de leasing pour différents biens d'équipement, des produits immobiliers, des véhicules, etc.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :
L'association belge de leasing (« ABL ») est l'organisation professionnelle des sociétés de leasing en Belgique. Elle défend les intérêts de ses membres et assure l'étude des problèmes intéressant ceux-ci, tant au niveau national qu'international.

1. Convertir le document en entier.

2) Offres proposées

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Les formules de financement proposées par les établissements de leasing financier doivent répondre aux conditions énoncées par l'A.R. n° 55²⁹⁵.

À savoir :

- l'objet du contrat doit porter sur des biens d'équipement dont l'usage principal affecte exclusivement à des fins professionnelles²⁹⁶ ;
- les biens doivent être spécialement achetés par l'entreprise de leasing, en vue de la location, selon les spécifications du client ;
- la durée du contrat doit correspondre à la durée présumée d'utilisation économique du bien ;
- le prix doit être fixé de manière à amortir la valeur du bien loué sur la période d'utilisation déterminée par contrat ;
- le client doit disposer d'une option d'achat à l'issue du contrat moyennant un prix fixé à l'avance, qui doit correspondre à la valeur résiduelle présumée de ce bien.

En général, deux types de contrat sont proposés.

²⁹⁴ Cass., 17 juin 1993, R.C.J.B., 1996, p. 241.

²⁹⁵ On rappelle cependant que l'administration n'a aucun moyen de contrôler le respect de ces conditions ou non.

²⁹⁶ En pratique, pour l'acquisition d'un véhicule via une formule de leasing financier, il n'est pas vérifié que ce véhicule soit utilisé exclusivement à des fins professionnelles. Néanmoins, le contrat doit s'inscrire dans le cadre d'une activité professionnelle.

D'une part, le leasing *on balance*, c'est-à-dire celui qui implique l'activation du bien pris en leasing au bilan comptable du preneur. Pour ce faire, l'option d'achat ne doit pas dépasser 15% de la valeur du bien²⁹⁷.

D'autre part, le leasing *off balance*, qui n'implique pas l'activation du bien pris en leasing au bilan comptable du preneur ; il est comptabilisé comme une location et les loyers sont pris en charge par le compte de résultat du *lessee*.

La finalité du contrat est l'acquisition du bien de sorte que dans **98% des cas**, l'option d'achat sera levée²⁹⁸.

Ce n'est que pour des raisons financières, lorsque le client n'est pas en mesure de lever l'option, que l'établissement de crédit récupérera le bien. Il externalisera généralement la gestion de ce bien auprès d'acteurs extérieurs, et ce en vue de la revente²⁹⁹.

3) Quel est le public visé par le leasing financier ?

Les personnes visées par l'offre de leasing financier sont des professionnels qui souhaitent financer l'achat d'un véhicule, d'un immeuble ou d'un bien d'équipement.

La plupart du temps, en ce qui concerne les véhicules, il s'agit de petites structures ou d'indépendants qui sont intéressés par l'acquisition d'un ou de plusieurs véhicules. Cependant, il n'est pas inconcevable de voir une société disposant d'une flotte importante de véhicules opter pour ce type de financement.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
Contrairement aux entreprises pratiquant le leasing financier, les entreprises qui proposent des formules de leasing opérationnel (location de longue durée) ne sont soumises à aucun agrément, aucune forme d'identification ou autre contrôle.

Avantages d'un compte VIP :

II. Le leasing opérationnel (location à long terme) dans la pratique

1. Convertir le document en entier.

1) Entreprises pratiquant le leasing opérationnel

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Contrairement aux entreprises pratiquant le leasing financier, les entreprises qui proposent des formules de leasing opérationnel (location de longue durée) ne sont soumises à aucun agrément, aucune forme d'identification ou autre contrôle.

Renta est la Fédération belge des loueurs de véhicules, cette association regroupe les loueurs à long terme mais aussi à court terme.

Fin 2018, la flotte de tous les membres confondus de Renta atteignait largement les 430.000 véhicules. **Renta représente ainsi pratiquement 95% du marché belge de la location**³⁰⁰.

2) Offres de leasing opérationnel

De nombreuses formules de leasing opérationnel sont observables en pratique. On retrouve ainsi différentes appellations : *renting opérationnel*³⁰¹, *crédit-bail financier ou financement-location*³⁰², *location à long terme, location à court terme*³⁰³, etc. Il s'agit, en réalité, de déclinaisons du concept plus général de leasing opérationnel.

²⁹⁷ Voy. *supra*, le commentaire relatif à cette règle des « 15 % ».

²⁹⁸ Données recueillies lors d'un entretien avec l'ABL.

²⁹⁹ Données recueillies lors d'un entretien avec l'ABL.

³⁰⁰ <https://www.renta.be/fr/propos-de-renta>.

³⁰¹ <https://www.renta.be/fr/leasing-et-location>.

³⁰² <https://www.renta.be/fr/leasing-et-location>.

³⁰³ <https://www.renta.be/fr/leasing-et-location>.

i. *Le marché du fleet*

Lorsqu'une société doit gérer une flotte importante de véhicules, elle sera tentée d'externaliser la gestion de cette tâche. Elle va alors recourir aux services d'entreprises qui leur proposeront une gestion optimale de celle-ci.

Le marché du *fleet* consiste en la location de véhicules d'entreprise. Avec le *fleet management*, l'entreprise achète ou loue des véhicules qui sont utilisés par ses collaborateurs au quotidien.

En général, elle confiera la gestion de cette flotte à un *fleet manager* qui sera chargé de la gestion tant contractuelle que financière des véhicules. Ce dernier aura pour mission de réduire les coûts et de proposer à son client un budget qui comprendra l'ensemble des dépenses (loyers des véhicules, taxes, entretiens, carburants, etc.) que l'entreprise devra déboursier pour ses véhicules.

Aujourd'hui, la gestion de flotte est en réalité un véritable secteur d'activité. Les évolutions technologiques et légales (normes anti-pollution des véhicules et modifications légales en matière de fiscalité des véhicules, etc.) rendent le service offert par ces sociétés presque essentiel.

ii. *Le TCO (total cost of ownership)*

Les entreprises de leasing seront particulièrement attentives au « TCO » (*total cost of ownership*).

On retrouve cette notion de « TCO » dans les travaux préparatoires de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité^{304, 305} :

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
point de départ est le coût annuel brut total pour l'employeur du financement et de l'utilisation d'une voiture de société, ce qu'on appelle le *total cost of ownership*, déduction faite de toute participation personnelle du travailleur.

- Il s'agit, entre autres, du prix mensuel de leasing ou de location, des frais de carburant, des cotisations d'assurance, de la cotisation solidarité et de toutes les dépenses concernant une voiture de société, dont la TVA non déductible, etc. »³⁰⁶.
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Cette définition se matérialise dans l'article 12 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité :

« § 1^{er}. Le montant du budget mobilité correspond au **Enlevez-**uel de la voiture de société, pour l'employeur, y compris les charges fiscales et parafiscales, et les frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de sociétés, comme les frais liés au financement, les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, auquel le travailleur a droit.

³⁰⁴ Loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité, *M.B.*, 29 mars 2019, p. 31781.

³⁰⁵ L'objectif de cette loi est de prévoir « pour les employeurs la possibilité de l'instauration d'un budget mobilité en tant qu'alternative à la voiture de société. Ce budget mobilité est basé sur trois piliers parmi lesquels l'employé peut choisir librement celui ou ceux dont il souhaite faire usage. Le premier pilier consiste encore en une voiture de société, mais qui doit être une voiture respectueuse de l'environnement qui satisfait à des critères écologiques spécifiques. Cette voiture est soumise au traitement fiscal et parafiscal ordinaire d'une voiture de société. Le deuxième pilier est l'ensemble d'une série de modes de transport alternatifs et durables, dont les transports en commun, le vélo, la voiture partagée, etc. Enfin, le troisième pilier ouvre, pour l'employé, le droit au paiement du solde du budget qui n'a pas été dépensé dans les deux autres piliers. Afin d'encourager autant que possible les modes de transport alternatifs, une exonération fiscale est prévue pour le deuxième pilier alors que le troisième pilier est soumis à une cotisation sociale spéciale de 38,07 %. Le budget mobilité est ouvert non seulement aux employés disposant d'une voiture de société mais également à ceux qui y sont éligibles suivant la politique relative aux voitures de société de l'employeur ». (*Doc. Parl., Ch. Repr.*, 2018-2019, 3381/001, p. 3.)

³⁰⁶ *Doc. Parl. Ch. Repr.*, 2018-2019, 3381/001, p. 19. C'est nous qui soulignons.

§ 2. Lorsque la voiture de société est la propriété de l'employeur, les frais liés au financement sont remplacés par un amortissement annuel de 20 p.c. »

On s'aperçoit que les sociétés de leasing vont être particulièrement attentives aux évolutions fiscales. Les coûts fiscaux relatifs à une voiture représentent une partie non négligeable du budget d'un véhicule. On comprend que les sociétés de leasing vont tenter d'optimiser au mieux les coûts fiscaux des véhicules afin de proposer le meilleur TCO possible.

Les contrats portent généralement sur des locations d'une durée de deux à trois ans. Ce qui permet un renouvellement fréquent des flottes.

3) Quel est le public visé par le leasing opérationnel ?

Les locations à long terme sont à destination d'entreprises qui disposent d'une flotte de véhicules conséquente.

Ces dernières souhaitent confier la gestion de cette flotte à des entreprises qui pourront leur proposer tous les services relatifs à la gestion de ces véhicules.

Les avantages du leasing opérationnel pour la gestion d'une flotte de véhicules sont nombreux :

- externalisation de la gestion de la flotte ;
- renouvellement régulier afin de disposer des véhicules les plus attractifs possibles ;
- formule « tout compris », l'entreprise ne devant plus se soucier de la gestion de ses véhicules ;

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
 véhicules vont coûter chaque année.

Avantages d'un compte VIP :

III. Comparaison entre le leasing financier et le leasing opérationnel

1. Dans quels cas opter pour le leasing financier ³⁰⁷ ?	2. Dans quels cas opter pour le leasing opérationnel ³⁰⁸ ?
<p>2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le preneur de leasing souhaite inscrire le bien à son bilan et l'amortir. - Le preneur de leasing souhaite bénéficier d'éventuelles subventions d'investissement. - Le preneur de leasing souhaite avoir la possibilité de continuer à utiliser le bien et l'acquérir à la fin du leasing. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le preneur de leasing ne souhaite pas que le bien pris en leasing alourdisse son bilan. - Le preneur de leasing souhaite comptabiliser les dépenses de leasing au titre de frais d'exploitation dans son compte de résultats. - Le preneur de leasing accorde moins d'importance à la possibilité d'acquérir le bien pris en leasing à la fin du contrat.

³⁰⁷ <http://www.blv-abl.be/fr/propos-du-leasing/les-differents-types-de-leasing/leasing-financier>.

³⁰⁸ <http://www.blv-abl.be/fr/propos-du-leasing/les-differents-types-de-leasing/leasing-operationnel>.

Caractéristiques ³⁰⁹	Leasing opérationnel	Leasing financier
Durée	Généralement de plus courte durée	Généralement de longue durée
Objectif	Utilisation du bien	Acquisition du bien
Propriété	Donneur de leasing	Donneur de leasing
Frais liés à l'entretien, à l'assurance, aux taxes, etc...	Preneur de leasing	Preneur de leasing
Amortissement inscrit au bilan	Donneur de leasing	Preneur de leasing
Avantage fiscal	Oui	Oui
Résiliation possible du contrat	En fonction du contrat	Non
Option d'achat	En fonction du contrat	Oui (valeur fixée dans le contrat ne pouvant dépasser 15% du montant investi)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Sous-section 2 : Sphère privée

Avantages d'un compte VIP :

I. Le leasing privé

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Le leasing privé est le pendant du leasing opérationnel, à destination des particuliers. Il s'agit d'une formule « tout inclus » (excepté le carburant) dans le cadre de laquelle un kilométrage limité est prévu. À l'heure actuelle, cette formule est peu répandue en Belgique. On compte entre 15.000 et 20.000 véhicules. Néanmoins, ce type de contrat connaît une forte croissance aux Pays-Bas où l'on dénombre 150.000 véhicules.

Enlevez-

La durée du contrat oscille généralement entre deux et trois ans.

Les avantages de cette formule sont nombreux :

- tout est inclus dans la location (assurances, entretiens, pneumatiques, **taxes**, etc...);
- aucun risque sur la valeur résiduelle du véhicule ;
- ces offres présentent un certain confort de par leur caractère « tout compris » ;
- l'épargne du preneur n'est pas entamée ;
- avantages au niveau des primes d'assurances ;
- permet une budgétisation totale des coûts du véhicule.

Il s'agit d'une location de longue durée, aucune option d'achat n'étant prévue au terme du contrat.

Cette formule n'est cependant pas dénuée d'inconvénient :

- le client n'a jamais la possibilité d'acquérir le bien ;
- au moment de la restitution du véhicule, une sorte « d'état des lieux » est effectué, les dégâts étant à la charge du locataire (avec le risque de « mauvaises surprises » à ce stade) ;
- il existe une limitation du kilométrage ;

³⁰⁹ <http://www.blv-abl.be/fr/propos-du-leasing/les-differents-types-de-leasing/leasing-operationnel>.

- une rupture de contrat anticipative entraîne un coût élevé ;
- il s'agit d'une forme présentée comme « tout confort » mais qui n'est néanmoins pas sans coût.

Le leasing privé est amené à un plus grand succès en devenir. En effet, la tendance n'est plus à l'acquisition des biens mais à la prestation de service. L'association Renta a pris le soin d'élaborer un code de conduite *Private Lease* afin d'établir un certain nombre de règles de base qui doivent être respectées par les fournisseurs de leasing pour les particuliers³¹⁰.

Le leasing privé n'est pas réglementé par la législation actuelle. À l'instar du leasing opérationnel, il convient de se référer aux réglementations relatives à la location pour apprécier le régime juridique d'une telle opération.

II. Le financement ballon

Dans cette formule, qui connaît un certain succès, la mensualité est beaucoup moins élevée que dans les formules de financement classiques. En contrepartie, en fin de contrat, le consommateur doit payer une dernière mensualité (appelée le « ballon ») beaucoup plus élevée pour rembourser, en une fois, le solde du crédit.

Le contrat qui prévoit le transfert de plein droit de la propriété du bien au terme du contrat sera en principe considéré comme une vente à tempérament ou comme un contrat de crédit soumis au régime général. En pareil cas, le transfert de propriété - éventuellement différé - est convenu dès la conclusion du contrat et le tableau d'amortissement inclut le paiement de la valeur résiduelle au terme du

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Sous-section 3 : Le cas spécifique de la location à court terme

Avantages d'un compte VIP :

La location à court terme vise tant les professionnels que les particuliers.

Par location à court terme on vise différentes situations qui sont assimilées à du leasing opérationnel.

1. Convertir le document en entier.

D'une part, il s'agit des véhicules qui sont mis en location par des sociétés comme *Hertz*, *Europcar*, etc.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Ces sociétés sont également affiliées à Renta et sont spécialisées dans la location de véhicules à court terme, pour du tourisme par exemple.

D'autre part, on retrouve également parmi ces locations à court terme des véhicules qui sont donnés en location comme véhicules de remplacement. Par exemple un locataire « loue » un véhicule à un client pour la durée d'indisponibilité de la voiture qui doit être réparée.

Ces véhicules représentent une part moins significative du marché. D'après Renta, ils sont au nombre de 60.000 (répartis par moitié pour chacune des deux catégories)³¹².

³¹⁰ <https://www.renta.be/fr/code-de-conduite-private-lease> .

³¹¹ Article I.9, 47° du Code de droit économique.

³¹² Données recueillies lors d'un entretien avec Renta.

Section 4 : La question de l'immatriculation des véhicules en leasing/location

L'espace de liberté laissé par la législation sur l'immatriculation est largement utilisé par les différents opérateurs.

Nous avons pu constater que la combinaison des législations en matière de taxe de mise en circulation (ci-après : « TMC ») et de taxe de circulation (ci-après : « TC ») avec celle relative à l'immatriculation permet aux opérateurs économiques de **choisir leur régime de taxation**.

Sous-section 1 : Lien entre la détermination du redevable des taxes et l'immatriculation des véhicules

Le redevable des TC et TMC est la personne physique ou morale qui est reprise au certificat d'immatriculation, et ce lors de la première mise en usage sur la voie publique du véhicule³¹³.

Par ailleurs, les taxes sont localisées dans chacune des trois Régions à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé³¹⁴.

L'immatriculation est réglée par un arrêté royal du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

Pour rappel, l'arrêté royal énonce que la demande d'immatriculation ou de ré-immatriculation³¹⁵ d'un véhicule est introduite par **le propriétaire ou l'utilisateur**³¹⁶ dudit véhicule appelé ci-après **le demandeur**³¹⁷.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :
Cependant, lorsqu'il s'agit de personnes différentes, un réel espace de liberté est offert quant au choix du redevable. Les redevables sont donc concevables et la faculté est laissée aux parties de décider qui sera inscrit sur le certificat d'immatriculation.

- Plus le nombre de personnes intervenant dans l'opération augmente, plus les possibilités se démultiplient pour immatriculer le véhicule.** Ce phénomène survient lorsque la jouissance d'un véhicule est transférée
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
- lorsqu'un véhicule est mis à disposition d'un employé ou d'un dirigeant³¹⁸.

La crainte du législateur spécial était que « le lieu de perception peut alors différer du domicile de l'utilisateur du véhicule »³¹⁹.

Enlevez-

Par « utilisateur », le législateur spécial visait le conducteur effectif du véhicule. Or, en l'état actuel de la législation, aucune obligation n'est imposée aux parties d'immatriculer un véhicule au nom du conducteur effectif d'un véhicule.

³¹³ Article 6, 99 et 100 du CTAIR ; Art 2.2.2.0.1 et 2.3.2.0.1 du CFF.

³¹⁴ Article 5, §2, 10° et 11° de la LSF.

³¹⁵ Par ré-immatriculation, on entend « l'immatriculation d'un même véhicule au nom du même propriétaire mais sous un numéro d'immatriculation différent » (article 1^{er}, 2°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules).

³¹⁶ Par utilisateur, on entend « la personne physique ou morale qui utilise un véhicule, dont elle n'est pas propriétaire, pour son usage privé ou professionnel, qu'elle puisse en disposer à titre onéreux ou gratuit, à l'exclusion toutefois de la personne qui conduit un véhicule uniquement en tant que chauffeur rémunéré » ; Article 1^{er}, 24° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

³¹⁷ Article 10 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

³¹⁸ Ce sont les avantages de toute nature. Il s'agit de ce qu'on appelle plus communément « les véhicules de sociétés », c'est-à-dire le véhicule qui est mis à disposition de l'employé et qui fait partie de sa rémunération. L'employeur dispose de plusieurs possibilités pour acquérir ce véhicule, il peut simplement l'acheter ou le prendre en location par le biais d'un leasing financier ou d'un leasing opérationnel. La formule se constate aussi dans la relation entre une société et son dirigeant, indépendant du point de vue de la sécurité sociale mais bénéficiaire de « rémunérations de dirigeant » en droit fiscal.

³¹⁹ Doc. Parl. Ch. Repr., 2000-2001, 1183/001, p. 16.

Sous-section 2 : L'immatriculation des véhicules donnés en leasing financier

La finalité du leasing financier étant l'acquisition du véhicule, il n'est pas étonnant de constater que 99% des véhicules donnés sous cette formule sont immatriculés au nom du preneur³²⁰.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce constat :

Pour le donneur en leasing :	Pour le preneur en leasing :
<ul style="list-style-type: none">- Il s'évite toute une série de frais administratifs relatifs à l'administration des immatriculations, à la gestion des amendes pénales, etc...- Les sociétés de crédit qui proposent des leasings financiers ne sont pas spécialisées dans les véhicules. Elles ne sont pas intéressées par l'immatriculation du véhicule qui engendre des coûts supplémentaires.	<ul style="list-style-type: none">- Il ne devra pas immatriculer à nouveau le véhicule lorsqu'il lève l'option d'achat³²¹ et dès lors, payer une nouvelle fois la taxe de mise en circulation.- Le preneur inscrit le véhicule dans son bilan comptable, il est plus logique qu'il immatricule le véhicule à son nom.

Par conséquent, la plupart du temps, les véhicules qui sont donnés en leasing financier ne sont pas immatriculés au nom de la société de leasing.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

De facto, il est rare que la société à activité de leasing soit redevable de la taxe d'immatriculation et que l'on se trouve dans le champ d'application du régime des TC et TMC tel qu'appliqué aux sociétés à activité de leasing en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions (régime fédéral en vigueur au 1^{er} janvier 2002).

- Avantages d'un compte VIP :**
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
- Néanmoins, toute perte fiscale pour la Région dans laquelle réside le conducteur effectif n'est pas évitée. Il n'est pas rare de voir des sociétés acquérir une flotte de véhicules via une formule de leasing financier. Dans le cas où la société met les véhicules à disposition de ses employés, on se trouverait à nouveau face à un choix pour l'immatriculation du véhicule entre la société employeur et l'employé.

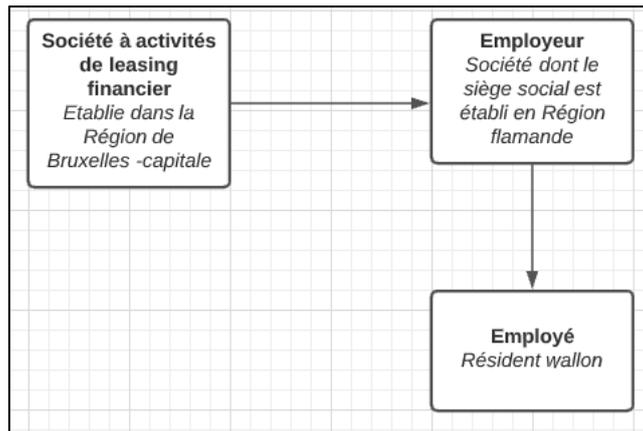
Illustration 1 :

Un employeur conclut un contrat de leasing financier pour un véhicule. L'usage veut que la société de leasing laisse le client preneur procéder à l'immatriculation.

Néanmoins, l'employeur (preneur) dispose du choix d'immatriculer le véhicule à son nom (employeur-preneur) **ou** au nom de l'employé ou du dirigeant qui l'utilisera.

³²⁰ Données recueillies lors d'un entretien avec ABL.

³²¹ La finalité du contrat est l'acquisition du véhicule. Par conséquent, au terme de celui-ci, le preneur lève l'option d'achat dans 98% des cas. Ce n'est que lorsque le preneur se trouve face à des difficultés que l'option d'achat n'est pas levée.



Dans notre exemple, le véhicule pourra être immatriculé au nom d'une personne établie en Région flamande ou en Région wallonne. Les protagonistes, dans le cadre d'une telle opération, ont la faculté d'immatriculer le véhicule dans la Région où la fiscalité est la plus favorable.

Sous-section 3 : L'immatriculation des véhicules donnés en leasing opérationnel

À l'inverse des sociétés pratiquant le leasing financier, les opérateurs offrant des véhicules en leasing opérationnel immatriculent à leur nom, dans 90% des cas, les véhicules qu'ils mettent en location au profit de leurs clients³²².

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
Plusieurs raisons peuvent expliquer ce constat :

Avantages d'un compte VIP :	Pour le donneur en leasing :	Pour le preneur en leasing :
1. Convertir le document en entier. 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.	<ul style="list-style-type: none"> - L'immatriculation et les taxes font partie du service qui est offert. L'ensemble des coûts rentrent dans le TCO³²³. 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilité pour le preneur qui ne doit pas se charger d'immatriculer les véhicules. - Cela fait partie du service offert qui permet de l'ensemble des coûts relatifs au véhicule.

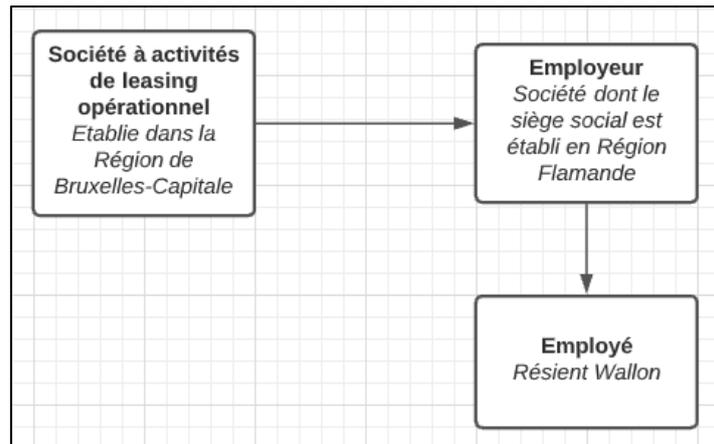
Le problème est que, partant, les sociétés de leasing opérationnel constituent une option supplémentaire pour l'immatriculation du véhicule, en plus du preneur ou de l'utilisateur (et ce, au choix contractuel des parties). De plus, compte tenu de leur expertise professionnelle, ces sociétés sont particulièrement attentives aux conséquences fiscales de l'immatriculation d'un véhicule et conseillent leurs clients tantôt d'immatriculer le véhicule à leur nom, tantôt de l'immatriculer au nom de la société, ou encore, au nom de l'utilisateur.

Illustration 2 :

Une société à activité de leasing (opérationnel) est localisée en Région de Bruxelles-Capitale. Elle donne un véhicule en leasing à une société établie en Région flamande. Celle-ci, en sa qualité d'employeur, décide de mettre ce véhicule à disposition d'un employé résident wallon. Trois régimes de taxation alternatifs sont concevables :

³²² Données recueillies lors d'un entretien avec Renta.

³²³ Voy. *supra* les développements relatifs à la notion de « TCO ».



- immatriculation au nom de la société de leasing : régime des TC et TMC tel qu'appliqué aux sociétés à activité de leasing en l'absence d'accord de coopération conclu entre les trois Régions (régime fédéral en vigueur au 1^{er} janvier 2002) ;
- immatriculation au nom de l'employeur : le régime de taxation (TC et TMC) sera celui en vigueur actuellement au sein de la Région Flamande ;
- immatriculation au nom de l'employé : le régime de taxation (TC et TMC) sera celui en vigueur actuellement au sein de la Région wallonne.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

Sous-section 4 : L'avantage de toute nature et l'immatriculation

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Sont visés ici les véhicules plus communément appelés « véhicules de société » que l'employeur fournit à son employé et qui constituent une partie de sa rémunération³²⁴.

Le véhicule qui est mis à disposition par l'employeur à son employé est généralement l'objet d'un leasing opérationnel entre la société de leasing et l'employeur. L'employeur met alors le véhicule à disposition de son employé dans un deuxième temps. Il est parfois prévu que l'employé puisse acheter le véhicule à l'issue de contrat³²⁵.

Enlevez-

La question ici envisagée ne concerne finalement pas que les sociétés à activités de leasing. En effet, lorsqu'un employeur société acquiert ses véhicules par une formule d'achat classique, il peut faire immatriculer les véhicules au nom de la société elle-même ou au nom de l'employé ou du dirigeant qui utilisera le véhicule, et ce en fonction de la Région la plus avantageuse fiscalement.

³²⁴ D'un point de vue juridique, la mise à disposition à un employé d'un véhicule est considérée comme un avantage de toute nature. Les frais supportés par l'employeur en vue de l'attribution de ces avantages sont déductibles au titre de frais professionnels, à condition toutefois d'être justifiés par la production de fiches individuelles et d'un relevé récapitulatif. Cet avantage sera taxé dans le chef du bénéficiaire.

Depuis le 1^{er} janvier 2014, la mise à disposition gratuite de véhicules pour les travailleurs ou les dirigeants d'entreprise est régie non plus par l'arrêté royal d'exécution du CIR mais par l'article 36, §2 du CIR/92, en raison du fait que cet avantage entre en considération dans le cadre de la fixation de la base imposable à l'impôt des sociétés. En principe donc, la mise à disposition de ce véhicule donne lieu à l'imposition d'un avantage de toute nature dans le chef de celui qui en bénéficie. Son évaluation dépend du type de véhicule et de l'utilisation qui en est faite. Les véhicules concernés sont les voitures, voitures mixtes, minibus et fausses camionnettes.

³²⁵ Pour plus de développement concernant le calcul de l'avantage de toute nature et le régime fiscal, voy. M. BOURGEOIS et B. BAYENET, « Réforme de la fiscalité automobile, la longue route vers une fiscalité durable », Région wallonne – RVE H2017, 2019, pp. 91 et suiv.

Illustration 3 :



L'immatriculation sera permise au nom de l'employeur (propriétaire du véhicule) mais également au nom de l'employé (utilisateur du véhicule). Par conséquent, en fonction des caractéristiques du véhicule, l'immatriculation peut se matérialiser dans la Région qui présente la fiscalité la plus avantageuse.

Sous-section 5 : Le leasing privé

À l'instar du leasing opérationnel, l'entreprise pratiquant le leasing privé immatriculera dans la majorité des cas le véhicule à son nom.

Par conséquent, on constate la même problématique que celle présentée pour le leasing opérationnel.

Le choix de l'immatriculation est possible entre la Région au sein de laquelle la société de leasing

opérationnel est établie ou la Région au nom de

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Sous-section 6 : Le financement ballon

Avantages d'un compte VIP :

Lors d'un financement ballon, le preneur est propriétaire de son véhicule de sorte que l'immatriculation se fera en son nom. Le risque d'immatriculation dans une autre Région est donc très limité.

1. Convertir le document en entier.

Sous-section 7 : Les locations à court terme

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Les locations à court terme posent un autre problème quant à la question de l'immatriculation. En effet, par ce type de location, un même véhicule est susceptible de se succéder de nombreux conducteurs. Par conséquent, en l'état actuel de la législation, il est matériellement impossible de rattacher l'immatriculation d'un véhicule à son conducteur.

Enlevez-

Le nombre de véhicules pris en location à court terme étant réduit, nous n'approfondissons pas, à ce stade, cette question. Néanmoins, dans l'optique d'un changement législatif à venir, ce point nécessitera une attention particulière.

Sous-section 8 : Le projet SmartMove

Les autorités bruxelloises ont accompli un travail considérable de réflexion quant aux options de réforme future du régime de taxation des véhicules.

En 2018, une *task force* composée d'académiques et d'acteurs du secteur, coordonnée par « Bruxelles-Fiscalité », a soumis au Gouvernement et au Parlement bruxellois un rapport sur le « verdissement de la fiscalité automobile ».

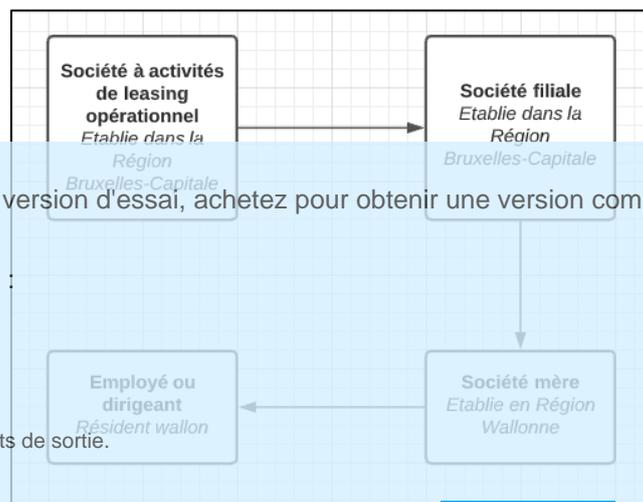
En 2020, le Gouvernement bruxellois a révélé le modèle *SmartMove* qu'il compte soumettre à la concertation des deux autres Régions et qui vise à mettre en place un dispositif de tarification kilométrique intelligente. La fiscalité automobile régionale ne reposerait désormais plus sur la possession de la voiture mais sur son utilisation. Le modèle se base sur une variation en fonction du nombre de kilomètres parcourus, de l'heure du trajet (heures de pointe, heures creuses ou de nuit) et la puissance du véhicule. **Le modèle de l'outil *SmartMove*, tel que proposé, remplacerait, s'il est adopté, les actuelles taxes de circulation et de mise en circulation pour les personnes établies en Région de Bruxelles-Capitale. La taxe de circulation annuelle serait donc supprimée.** Toutefois, la taxe de mise en

circulation resterait maintenue, mais uniquement pour les voitures de luxe, à savoir les véhicules à partir de 15 chevaux fiscaux.

Ce changement de législation s'avérerait **particulièrement sensible pour les Régions wallonne et flamande** dans la mesure où **de nombreuses sociétés disposant d'une flotte importante de véhicules auront la possibilité de constituer une filiale sur le sol de la Région Bruxelles-capitale dont l'objet serait de mettre à disposition des cadres et dirigeants les véhicules.** De la sorte, les véhicules pourraient être immatriculés dans la Région bruxelloise et être exemptés de la taxe de circulation et, sous réserve d'exceptions limitées, de la taxe de mise en circulation.

Illustration 4 :

Une société est basée à Liège et souhaiterait prendre une flotte de vingt véhicules en leasing opérationnel. Il lui sera conseillé d'établir une filiale au sein de la Région Bruxelles-capitale qui aura pour objet de prendre les véhicules en location et de les mettre à disposition des employés. Elle évitera ainsi la double imposition résultant du cumul des TC et TMC wallonnes avec le prélèvement kilométrique (*SmartMove*) bruxellois.



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Ce problème pourrait d'autant plus se poser que, à l'heure où les entreprises de leasing financier disposent d'un agrément. Les sociétés de leasing ne sont soumises à aucune forme de reconnaissance. Tout au plus, elles sont affiliées à Renta. Ainsi, l'administration ne dispose pas d'une liste officielle des entreprises de leasing opérationnel. Il n'existe aucun critère légal ou administratif permettant de qualifier une société comme étant à activités de leasing ou non. Cette constatation accroît un peu plus la liberté dont jouissent ces sociétés qui peuvent à leur guise se déclarer comme étant à activités de leasing ou non.

Enlevez-

Chapitre 4 : Présentation et analyse des données du parc et des immatriculations

La FEBIAC (Fédération Belge de l'Automobile et du Cycle) nous a fourni des données concernant le parc de voitures de leasing opérationnel en septembre 2020 et les immatriculations de voitures de leasing opérationnel au cours de l'année 2019. Dans un premier temps, nous présentons l'échantillon, ses variables, et sa représentativité, et fournissons une série de statistiques descriptives. Ces données permettront par la suite de fournir une estimation des recettes de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation qui échappent à la Région wallonne selon divers scénarios.

Section 1 : Présentation des données

La FEBIAC nous a transmis deux bases de données. La première reprend l'entièreté du parc de voitures de leasing opérationnel en septembre 2020 et la seconde, les immatriculations de nouvelles voitures de leasing opérationnel en 2019. Ces deux bases de données sont construites de la même manière : elles reprennent une à une toutes les voitures en fournissant une série d'informations.

Les variables fournies pour chaque voiture du parc en septembre 2020 et pour chaque nouvelle immatriculation en 2019 sont les suivantes :

- a) le nom de la société de leasing à laquelle appartient la voiture
- b) le type de leasing exercé par ladite société

La FEBIAC classe les sociétés de leasing en trois groupes : court terme (moins d'un an), long

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

- c) la région où est établi le siège social de la société de leasing
- d) le principe de l'utilisateur de la voiture
- e) la région où est établi le siège social de l'employeur de l'utilisateur de la voiture
- f) le type de carburant utilisé par la voiture

1. Convertir le document en entier.

Cette variable prend l'une des valeurs suivantes : diesel, essence, électrique, CNG, hybride

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- g) la cylindrée du moteur (cc)
- h) les chevaux fiscaux du moteur (CV)
- i) la puissance du moteur (en kW)
- j) la norme Euro du véhicule (de 1 à 6)
- k) les émissions de CO₂ du véhicule (en g/km)
- l) l'année de première immatriculation du véhicule

Enlevez-

Sur la base de ces variables, il est possible de fournir certaines statistiques descriptives. Étant donné que la région de domicile de l'utilisateur ou de son employeur est inconnue pour plus de 99% du parc de voitures en leasing de court terme (ce qui est logique car une voiture en location de court terme ne peut être attribuée à un utilisateur précis) ou de type indéfini, nous les excluons de notre analyse. De plus, se concentrer sur les voitures en leasing opérationnel de long terme est plus cohérent avec l'objet de l'étude. Il s'agit en effet d'identifier les recettes fiscales potentielles qui échappent à la Région wallonne : dans ce cadre, les voitures qui nous intéressent sont celles qui pourraient être attribuées (et donc éventuellement taxées) à des résidents wallons ou à des entreprises établies en Wallonie. Comme le montre le **Tableau 16**, les véhicules de leasing de long terme représentent 96% du parc, soit 407.400 voitures sur 424.546.

Tableau 16 : Répartition du parc des voitures de leasing opérationnel selon le type de sociétés de leasing (septembre 2020)

Type de leasing	Nombre de voitures	En pourcentage
Court terme	16.004	3,8%
Indéfini	1.142	0,3%
Long terme	407.400	95,9%
Total	424.546	100,00%

Source : FEBIAC

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

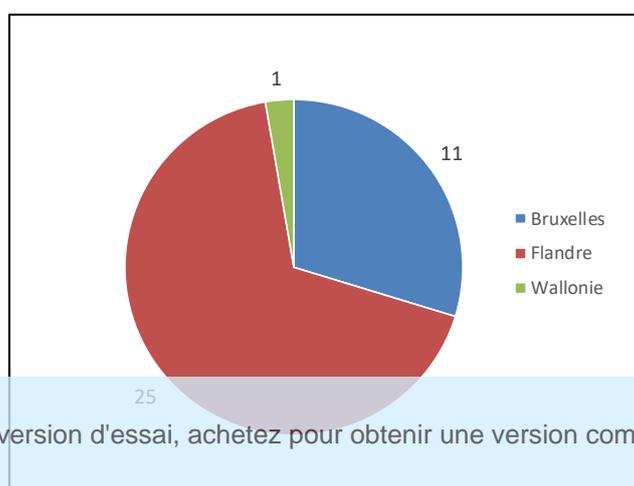
Enlevez-

Section 2 : Statistiques descriptives sur le parc de voitures de leasing opérationnel de long terme

Sous-section 1 : Répartition régionale des sociétés de leasing

Le parc automobile belge compte, en septembre 2020, 407.400 voitures de leasing opérationnel de long terme. Comme le montre le **Graphique 1**, la plupart des sociétés qui pratiquent du leasing opérationnel de long terme ont leur siège social en Flandre (25 sur 37). Bruxelles en compte 11 et la Wallonie une³²⁶.

Graphique 1 : Répartition régionale des sièges sociaux des sociétés de leasing opérationnel de long terme (septembre 2020)



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

Source : FEBIAC

Le **Graphique 2** et le **Tableau 17** montrent que les voitures de sociétés flamandes de leasing représentent 71,0% des voitures de leasing opérationnel de long terme (soit 289.099 voitures) et les voitures de sociétés bruxelloises 29,0% (soit 118.282 voitures). La part wallonne est négligeable (19 voitures).

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

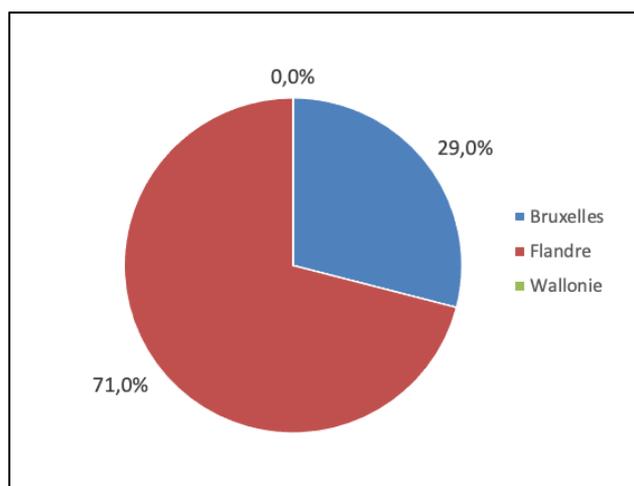
Tableau 17 : Répartition régionale des voitures de leasing opérationnel de long terme selon le siège de la société de leasing (septembre 2020)

Région	Nombre
Bruxelles	118.282
Flandre	289.099
Wallonie	19
Total	407.400

Source : FEBIAC

Graphique 2 : Répartition régionale des voitures de leasing opérationnel de long terme selon le siège de la société de leasing (septembre 2020) en pourcentage

³²⁶ Il s'agit de la société « Le Petit Forestier ».



Source : FEBIAC

Le **Tableau 18** montre que 4 des 5 sociétés de leasing opérationnel de long terme les plus importantes en termes de flottes sont localisées en Flandre. Les sociétés belges les plus importantes sont Arval Belgium (145.210 voitures), Axus (111.780 voitures) et KBC Autolease (99.327 voitures).

Tableau 18 : classement des 10 sociétés de leasing opérationnel de long terme les plus importantes en termes de flottes de voitures et la région de localisation de leur siège social (septembre 2020)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Sociétés de leasing	Région du siège	Flotte de voitures
Arval Belgium	Flandre	145.210
Axus	Bruxelles	111.780
KBC Autolease	Flandre	99.327
Alphabet Belgium Long Term Rental	Flandre	98.503
Lease Plan Fleet Management	Flandre	94.729
Athlon Car Lease Belgium	Flandre	56.630
D'Ieteren Lease	Bruxelles	43.660
Belfius Auto Lease	Bruxelles	34.271
J&T Autolease	Flandre	18.418
P.S.A. Finance Belux	Bruxelles	12.671
Total	-	715.199

Source : FEBIAC

Sous-section 2 : Répartition régionale des utilisateurs

Le **Tableau 19** montre que la région de l'utilisateur de la voiture en leasing est connue pour 308.401 des 407.400 voitures de leasing opérationnel de long terme, soit 75,7% du total. On connaît la région de l'utilisateur pour 59,6% des voitures de sociétés de leasing bruxelloises et pour 82,3% des voitures de sociétés flamandes.

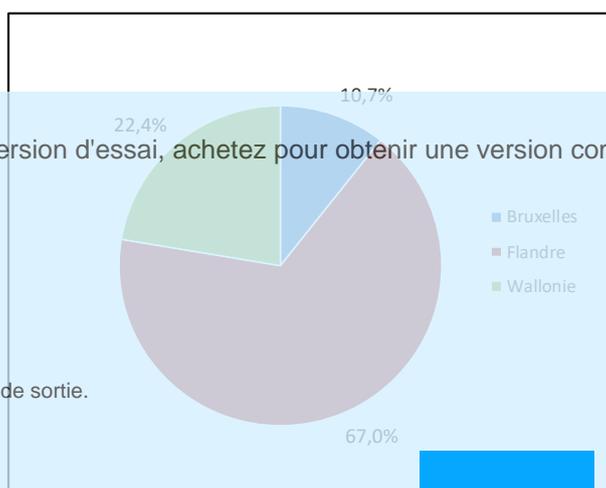
Tableau 19 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing et du domicile de l'utilisateur (septembre 2020)

Région de la société de leasing	Région de l'utilisateur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	8.745	42.125	19.646	47.766	118.282
Flandre	24.131	164.452	49.302	51.214	289.099
Wallonie	0	0	0	19	19
Total	32.876	206.577	68.948	98.999	407.400

Source : FEBIAC

En écartant les voitures dont la région de l'utilisateur est inconnue, on observe que 22,4% des voitures sont conduites par des résidents wallons, 10,7% par des résidents bruxellois et 67,0% par des résidents flamands (**Graphique 3**).

Graphique 3 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la localisation de la résidence de l'utilisateur (pour les voitures dont la région de l'utilisateur est connue) (septembre 2020)



Source : FEBIAC

Enlevez-

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Si nous regardons la ventilation régionale selon le lieu de domicile de l'utilisateur et par région de société de leasing pour les voitures pour lesquelles nous connaissons la région de domicile de l'utilisateur (**Tableau 20**), nous voyons que 12,4% des voitures de sociétés de leasing bruxelloises sont conduites par des résidents bruxellois, 59,7% par des résidents flamands et 27,9% par des résidents wallons. Quant aux voitures de sociétés de leasing flamandes, 10,1% d'entre elles sont conduites par des résidents bruxellois, 69,1% par des résidents flamands et 20,7% par des résidents wallons.

Tableau 20 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de résidence de l'utilisateur et de la localisation de la société de leasing, hors inconnues (septembre 2020)

Région de la société de leasing	Région de l'utilisateur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	12,4%	59,7%	27,9%	100%
Flandre	10,1%	69,1%	20,7%	100%

Source : FEBIAC

La proportion de voitures pour lesquelles la région de résidence de l'utilisateur est inconnue est plus faible pour les sociétés de leasing flamandes que pour les sociétés bruxelloises (**Graphique 3**). Dès lors, nous effectuons notre extrapolation au niveau de chaque région afin d'éviter de surévaluer le nombre d'utilisateurs flamands. En d'autres termes, plutôt que d'appliquer la ventilation régionale observée au **Graphique 3** à toutes les voitures pour lesquelles l'information sur l'utilisateur est manquante, nous appliquons aux voitures mises en leasing par des sociétés bruxelloises (flamandes) pour lesquelles l'information sur l'utilisateur est manquante la ventilation observée au **Tableau 20** pour les voitures mises en leasing par des sociétés bruxelloises (flamandes). Finalement, nous émettons l'hypothèse que les 19 voitures appartenant à la société de leasing wallonne sont utilisées par des résidents wallons. Les résultats de l'extrapolation sont repris au **Tableau 21** : 43.995 voitures seraient utilisées par des résidents bruxellois, 270.516 par des résidents flamands et 92.889 par des résidents wallons.

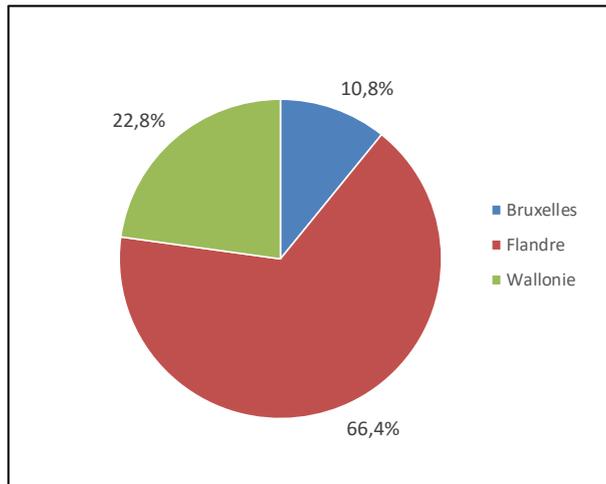
Tableau 21 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de résidence de l'utilisateur et de la localisation de la société de leasing avec extrapolation à l'ensemble du parc (septembre 2020)

Région de la société de leasing	Région de l'utilisateur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	14.669	70.669	22.954	118.282
Flandre	29.326	141.191	19.916	289.099
Wallonie	0	0	19	19
Total	43.995	270.516	92.889	407.400

Source : FEBIAC

En termes de pourcentages (**Graphique 4**), nous estimons donc que 10,8% des voitures de leasing opérationnel sont utilisées par des résidents bruxellois, 66,4% par des résidents flamands et 22,8% par des résidents wallons.

Graphique 4 : Répartition régionale des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de résidence de l'utilisateur avec extrapolation à l'ensemble du parc (septembre 2020)



Source : FEBIAC

Sous-section 3 : Répartition régionale des employeurs

Le Tableau 22 montre que la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur de la voiture est connue pour 334.091 des 407.400 voitures de leasing opérationnel de long terme, soit 82,0% du total. On connaît la région de l'employeur pour 67,5% des voitures mises en leasing par des sociétés bruxelloises et pour 87,9% des voitures mises en leasing par des sociétés flamandes.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

Tableau 22 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing et de la localisation de l'utilisateur (septembre 2020)

1. Convertir le document en entier.

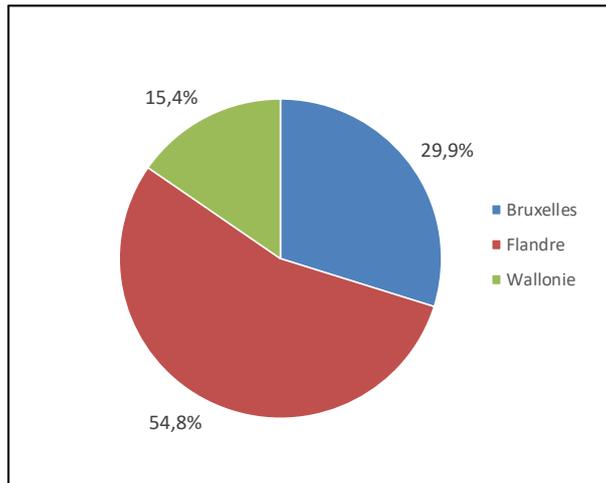
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Région de la société de leasing	Région de l'employeur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	23.505	36.075	Enlevez-	38.392	118.282
Flandre	76.235	146.973		34.898	289.099
Wallonie	0	0	0	19	19
Total	99.740	183.048	51.303	73.309	407.400

Source : FEBIAC

En écartant les voitures dont la région de l'employeur est inconnue, on observe que 15,4% des voitures sont utilisées par des employés de sociétés wallonnes, 29,9% par des employés de sociétés bruxelloises et 54,8% par des employés de sociétés flamandes (Graphique 5).

Graphique 5 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur pour les voitures dont la région de l'employeur est connue (septembre 2020)



Source : FEBIAC

Le **Tableau 23** montre, pour les voitures pour lesquelles cette information est disponible, la ventilation régionale selon la région de localisation de l'employeur et la région de localisation de la société de leasing.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :
 1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Tableau 23 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur et de localisation de la société de leasing, hors inconnues (septembre 2020)

Région de la société de leasing	Région de l'employeur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	29,4%	45,2%	25,4%	100%
Flandre	30,0%	57,8%	12,2%	100%

Source : FEBIAC

Comme nous l'avons fait pour la région du domicile de l'utilisateur, nous appliquons aux voitures mises en leasing par des sociétés bruxelloises (flamandes) pour lesquelles l'information sur l'employeur est manquante la ventilation observée au **Tableau 23** pour les voitures mises en leasing par des sociétés bruxelloises (flamandes). Nous émettons l'hypothèse que les 19 voitures appartenant à la société de leasing wallonne sont utilisées par des employés d'entreprises wallonnes. Le **Tableau 24** montre les résultats de l'extrapolation : 121.502 voitures seraient utilisées par des employés d'entreprises bruxelloises, 220.561 par des employés d'entreprises flamandes et 65.337 par des employés d'entreprises wallonnes.

Tableau 24 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de l'employeur de l'utilisateur et par région de la société de leasing avec extrapolation à l'ensemble du parc (septembre 2020)

Région de la société de leasing	Région de l'employeur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	34.801	53.411	30.070	118.282
Flandre	86.701	167.150	35.248	289.099
Wallonie	0	0	19	19
Total	121.502	220.561	65.337	407.400

Source : FEBIAC

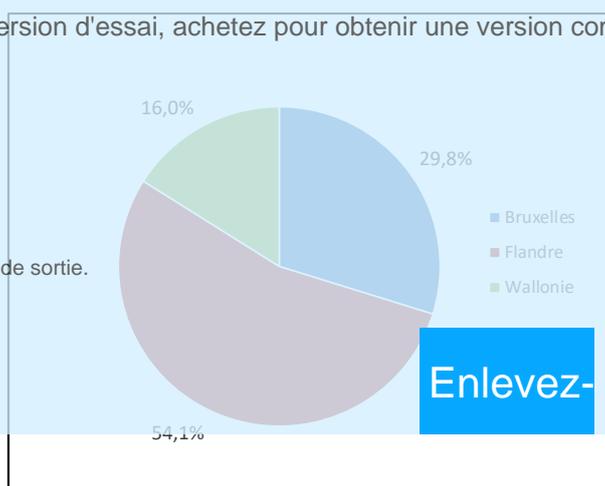
Le **Graphique 6** retranscrit cette répartition en pourcentage : nous estimons que 29,8% des voitures de leasing opérationnel de long terme sont utilisées par des employés d'entreprises bruxelloises, 54,1% par des employés d'entreprises flamandes et 16,0% par des employés d'entreprises wallonnes.

Graphique 6 : Répartition régionale des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la localisation de l'employeur de l'utilisateur avec extrapolation à l'ensemble du parc (septembre 2020)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : FEBIAC

Sous-section 4 : Comparaison des répartitions régionales des sociétés de leasing, des utilisateurs et des employeurs

Il est utile, pour notre étude, de synthétiser les informations présentées dans les trois points précédents dans le tableau suivant.

Tableau 25 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing, de l'utilisateur et de son employeur (septembre 2020)

Ventilation selon :	Région			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Le siège de la société de leasing	29,0%	71,0%	0,0%	100%
Le domicile de l'utilisateur*	10,8%	66,4%	22,8%	100%
Le siège de l'employeur de l'utilisateur*	29,8%	54,1%	16,0%	100%

*avec extrapolation

Source : FEBIAC

La répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme, et par extension de la base imposable, varie de manière importante selon qu'elles sont immatriculées au nom de la société de leasing, de l'utilisateur, ou de son employeur³²⁷. En pratique, presque toutes les voitures sont immatriculées au nom de la société de leasing³²⁸ ; cependant, les données ne permettent pas de savoir à quel nom une voiture est immatriculée. Étant donné les informations à notre disposition, nous partons de l'hypothèse que toutes les voitures sont immatriculées au nom de la société de leasing à laquelle elles appartiennent, et donc dans la région de son siège social.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Part d'un grand parc de voitures de leasing opérationnel de long terme est de 0,0% (19 voitures). La Région wallonne aurait donc une base imposable quasiment nulle, étant donné que la taxe de circulation est perçue par la Région où est immatriculée la voiture. Par contre, si la taxe de circulation était perçue sur la base du domicile de l'utilisateur, la Région wallonne aurait une base imposable qui représenterait 22,8% du parc de voitures de leasing opérationnel de long terme. Cette part diminuerait de 6,8 points de pourcentage si la taxation était réalisée au niveau de la région où se situe le siège social de l'employeur de l'utilisateur, cette baisse étant imputable aux nombreux navetteurs de Bruxelles. Parallèlement, les bases imposables des deux autres Régions varient significativement selon le critère que l'on considère : la part flamande du parc est de 71,0% si l'on privilégie le siège social de la société de leasing, de 66,4% si l'on privilégie le lieu du domicile de l'utilisateur et de 54,1% si l'on privilégie le siège social de l'employeur de l'utilisateur (la réduction de la part flamande imputable aux navetteurs est donc de 12,3 points de pourcentage). Également, la part de Bruxelles dans le parc est de 29,0% si l'on prend en compte le siège social de la société de leasing, de 10,8% en fonction du lieu de résidence de l'utilisateur et de 29,8% en fonction du siège social de l'employeur de l'utilisateur. Ces pourcentages sont à mettre en relation avec l'importance de Bruxelles en termes de sièges sociaux d'entreprises et des navetteurs des deux autres Régions qui viennent y travailler. Notons, par ailleurs, que la concentration des sociétés de leasing en Flandre et à Bruxelles découle de facteurs historiques, et non fiscaux.

De cette analyse, il ressort clairement que l'état actuel de la législation (à savoir, une perception de la taxe de circulation au lieu d'immatriculation de la voiture et un choix libre de la personne au nom de laquelle l'immatriculation sera enregistrée³²⁹ (au nom de la société de leasing, de l'utilisateur ou de son employeur)) est défavorable à la Région wallonne et avantageux pour les Régions flamande et bruxelloise. Pour la Région wallonne, le plus avantageux serait, de prime abord, une perception au lieu de domicile du conducteur. Un tel scénario serait désavantageux pour la Flandre (une baisse de 4,6

³²⁷ Nous renvoyons le lecteur au Chapitre 3, section 4 pour les aspects juridiques relatifs à l'immatriculation de véhicules en leasing opérationnel.

³²⁸ Notre contact à la FEBIAC parle de « la quasi-totalité des leasings opérationnels » et notre contact de Renta estime que 90% des immatriculations de voitures en leasing opérationnel sont effectuées au nom de la société de leasing.

³²⁹ Nous renvoyons le lecteur au Chapitre 3, section 4 pour les aspects juridiques relatifs à l'immatriculation de véhicules en leasing opérationnel.

points de % de sa part du parc) mais encore plus pour Bruxelles³³⁰ (-18,2 points de %). Il semblerait, cependant, qu'une taxation dans la région du siège de l'employeur de l'utilisateur puisse bénéficier à Bruxelles (augmentation de 0,8 point de %). Cette configuration serait moins avantageuse pour la Région wallonne qu'une taxation au domicile de l'utilisateur mais représenterait toujours une nette amélioration par rapport au statu quo (+16 points de %). Cependant, ce cas de figure est le plus désavantageux pour la Flandre, qui verrait sa part du parc réduite de 16,9 points de %.

Bien entendu, la taxe de circulation n'est pas identique pour tous les véhicules. Le calcul de la taxe de circulation varie avec les caractéristiques des véhicules³³¹. En conséquent, les différences régionales entre les types de voitures choisies ou proposées en leasing auront des répercussions asymétriques sur les recettes fiscales. C'est pourquoi nous présentons à présent des statistiques descriptives régionales sur les caractéristiques des voitures qui affectent les montants de taxe de circulation perçus.

Sous-section 5 : Type de carburant

Dans le calcul de la taxe de circulation lorsque le redevable est une société à activités de leasing, le type de carburant utilisé par la voiture n'intervient que s'il s'agit de GPL (gaz de pétrole liquéfié), auquel cas une taxe de circulation complémentaire est perçue (en Wallonie et à Bruxelles pour les voitures particulières également). Cependant, les régimes régionaux prévoient des réductions pour les véhicules électriques (le régime flamand prévoit également une taxe plus élevée pour les voitures diesel et contient certaines dispositions spécifiques pour les voitures hybrides rechargeables et pour les voitures roulant au CNG). Or, il apparaît qu'en pratique, les Régions semblent appliquer leur régime d'imposition de la même manière, à savoir en tant que si le redevable est une société à activités de leasing³³². Au vu de cette pratique ainsi que des simulations que nous réaliserons par la suite, et dont nous présentons un aperçu dans le **Graphique 7**, les régimes régionaux lorsque le redevable est une société à activités de leasing, il est utile d'offrir une analyse régionale des types de carburant qu'utilisent les voitures du parc.

Le **Graphique 7** fournit une représentation visuelle de la répartition du parc selon le type de carburant utilisé. On constate que 71,1% des voitures roulent au diesel, 22,1% à l'essence et 5% sont des hybrides essence. Les hybrides diesel et voitures électriques ou roulant au GPL ou au CNG représentent 1,8% du parc.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

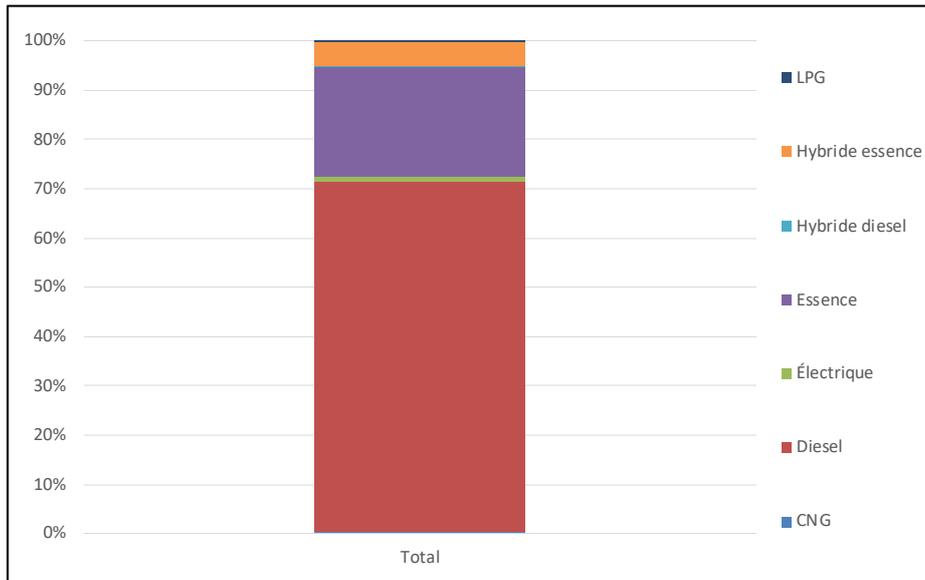
Enlevez-

³³⁰ Il convient de prendre en compte que ces données seraient affectées par l'implémentation du projet bruxellois *SmartMove*, qui supprimerait la taxe de circulation pour les personnes établies en Région de Bruxelles-Capitale ainsi que la taxe de mise en circulation pour la plupart des véhicules (voy. le Chapitre 3, section 4, sous-section 8).

³³¹ Nous renvoyons le lecteur au Chapitre 1, section 3 pour les dispositions juridiques relatives au calcul de la taxe de circulation dans les divers régimes en application.

³³² Pour les aspects juridiques relatifs à la législation de la Région wallonne, voy. Chapitre 1, section 2, sous-section 2, IV ; pour la Région de Bruxelles-Capitale, voy. Chapitre 1, section 2, sous-section 3, IV ; pour la Région flamande, voy. Chapitre 1, section 2, sous-section 4, IV.

Graphique 7 : Répartition des voitures en leasing opérationnel de long terme par type de carburant (septembre 2020)



Source : FEBIAC

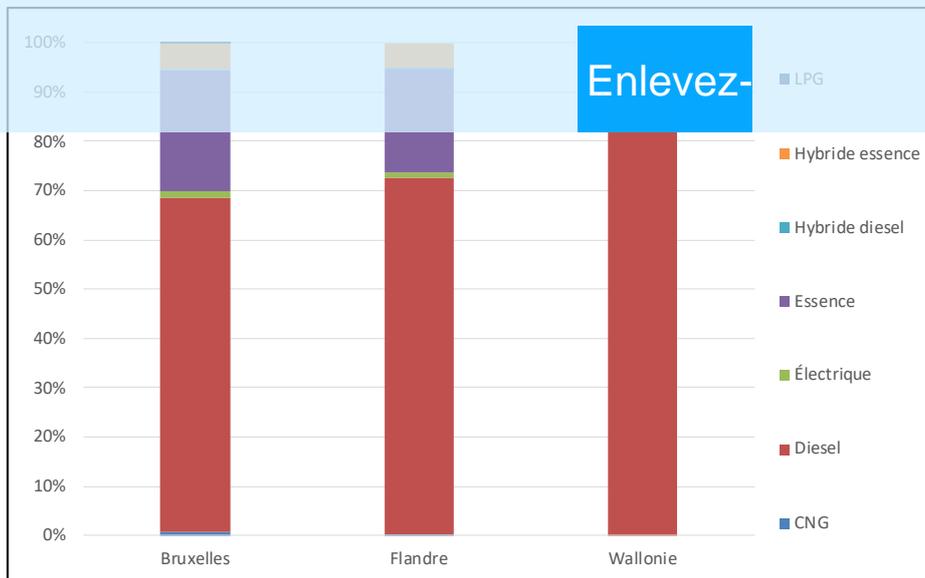
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Le Graphique 8 présente la répartition du parc automobile par type de carburant utilisé selon la région de localisation de la société de leasing qui détient le véhicule. Les voitures roulant au diesel constituent 72,5% des voitures appartenant à des sociétés de leasing flamandes et 67,9% des voitures appartenant à des sociétés de leasing bruxelloises. Les voitures roulant à l'essence représentent 24,5% des voitures de sociétés de leasing bruxelloises et 21,1% des voitures de sociétés de leasing flamandes. Les 19 voitures wallonnes roulent au diesel.

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 8 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme par type de carburant en fonction du siège social de la société de leasing (septembre 2020)

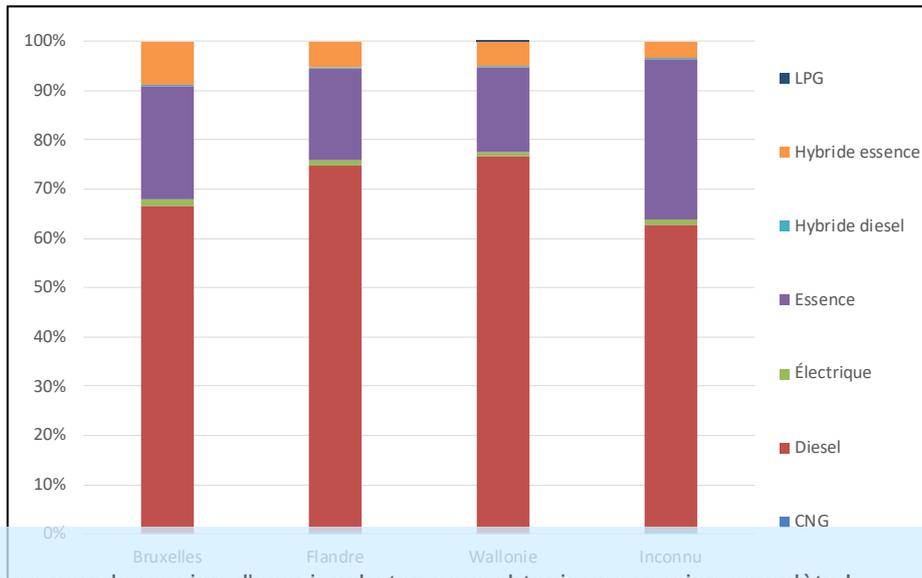


Source : FEBIAC

En effectuant le même exercice mais cette fois-ci au lieu de domicile de l'utilisateur (Graphique 9), on observe que les voitures diesel sont les plus populaires auprès des résidents wallons (76,6%), suivis des résidents flamands (74,4%) et des résidents bruxellois (66,5%). Les voitures roulant à l'essence sont plus populaires auprès des Bruxellois (23,1%) qu'auprès des Flamands (18,5%) et des Wallons (17,2%). C'est

également chez les Bruxellois que l'on retrouve le plus d'hybrides essence (8,8% contre 5,3% chez les Flamands et 4,8% chez les Wallons).

Graphique 9 : Répartition des voitures en leasing opérationnel de long terme par type de carburant en fonction du domicile de l'utilisateur (septembre 2020)



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Source : FEBIAC

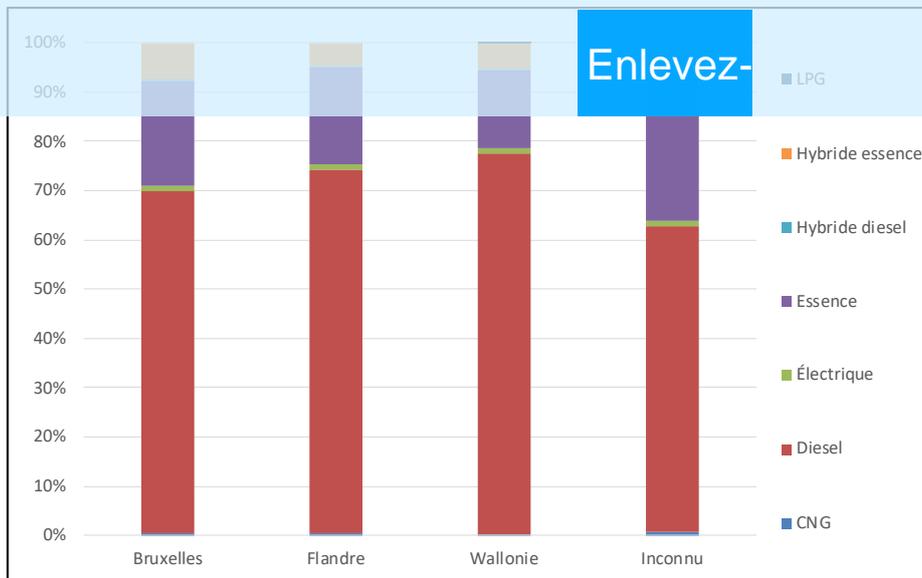
Avantages d'un compte VIP :

On retrouve des résultats similaires au niveau de la région de l'employeur de l'utilisateur : les voitures diesel sont plus populaires auprès des employeurs wallons (77,3%) que bruxellois (69,5%) et flamands (73,9%). À l'inverse, les voitures roulant à l'essence sont plus populaires auprès des employeurs bruxellois (21,3%) que flamands (19,7%) et wallons (15,9%).

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 10 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme par type de carburant en fonction de la localisation de l'employeur de l'utilisateur (septembre 2020)



Source : FEBIAC

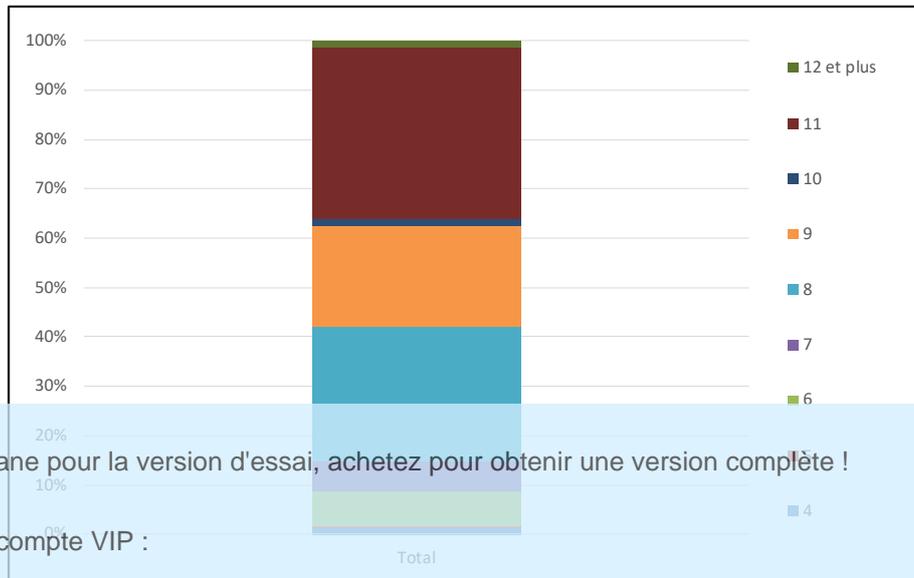
Sous-section 6 : La puissance fiscale du moteur (en CV)

Le **Graphique 11** illustre la répartition du parc selon la puissance fiscale de la voiture exprimée en chevaux-vapeur (CV). Dans tous les régimes de taxation, qu'il s'agisse du régime applicable aux cas où

le redevable est une société à activités de leasing ou des régimes régionaux, le montant de la taxe de circulation augmente avec la puissance fiscale.

34,7% des voitures du parc ont une puissance fiscale de 11 CV, 27,3% une puissance fiscale de 8 CV, et 20,4% une puissance fiscale de 9 CV ; 83,7% des voitures ont une puissance fiscale comprise entre 8 et 11 CV.

Graphique 11 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance fiscale (en CV) (septembre 2020)



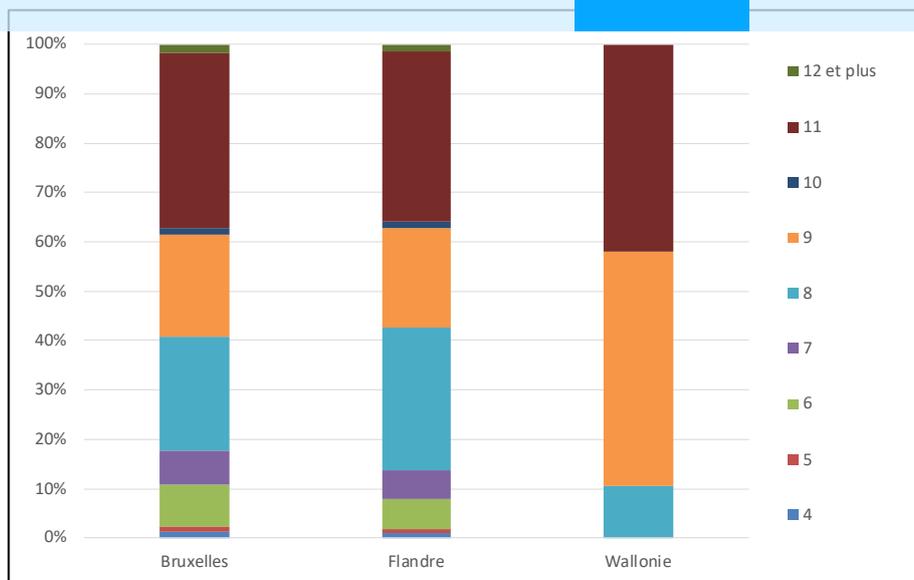
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

Source : FEBIAC

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

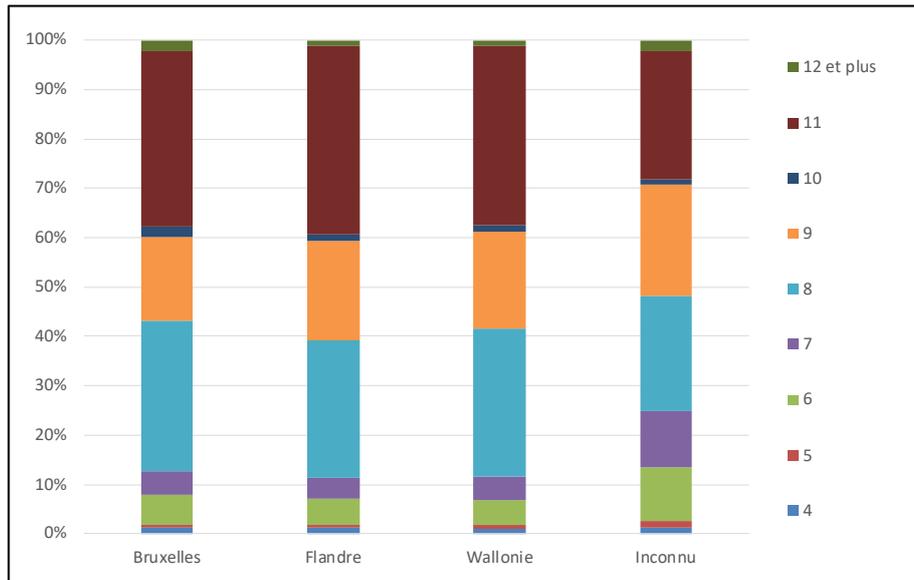
Graphique 12 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme par puissance fiscale (en CV) en fonction du siège social de la société de leasing (septembre 2020)



Source : FEBIAC

La comparaison par région du domicile de l'utilisateur (**Graphique 13**) ne produit pas non plus de constat particulier, les distributions de la puissance fiscale étant fort similaires.

Graphique 13 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme par puissance fiscale (en CV) en fonction de la résidence de l'utilisateur (septembre 2020)

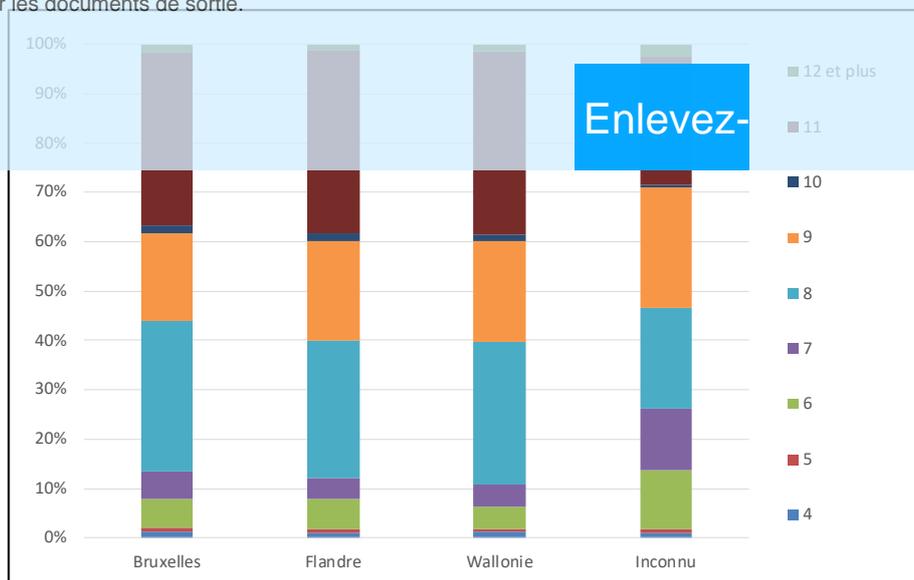


Source : FEBIAC

Finalement, le Graphique 14 et le Tableau 26 nous permettent de confirmer que, peu importe la répartition régionale choisie, les distributions de la puissance fiscale sont sensiblement les mêmes pour les trois régions. Par ailleurs, les voitures possédant une puissance fiscale plus élevée que 9 CV sont moins représentées parmi les voitures présentant des informations manquantes, qui présentent donc une puissance fiscale moyenne légèrement plus basse.

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 14 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme par puissance fiscale (en CV) en fonction du siège social de l'employeur de l'utilisateur (septembre 2020)



Source : FEBIAC

Tableau 26 : Puissance fiscale moyenne (en CV) par région des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction du siège social de la société de leasing, du domicile de l'utilisateur et du siège social de son employeur (septembre 2020)

Puissance fiscale moyenne selon le :	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnu
Siège social de la société de leasing	9,1	9,0	8,3*	-
Domicile de l'utilisateur	9,2	9,2	9,2	8,7
Siège social de l'employeur de l'utilisateur	9,2	9,1	9,2	8,7

*pour 19 voitures uniquement

Source : FEBIAC

Sous-section 7 : La puissance du moteur (en kW)

La puissance du moteur en kilowatts n'est pas prise en considération dans le calcul de la taxe de circulation mais dans le calcul de la taxe de mise en circulation. Étant donné que notre analyse descriptive du parc vise à expliquer les variations des recettes de la taxe de circulation entre les régions, nous ne réalisons d'analyse régionale de la puissance du moteur.

Sous-section 8 : La norme Euro

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

La norme Euro n'est pas prise en compte dans le calcul de la taxe de circulation lorsque le redevable est une société à activité de leasing. Cependant, le régime flamand (que nous appliquerons dans certaines simulations) impose plus fortement les voitures qui ont une norme Euro faible.

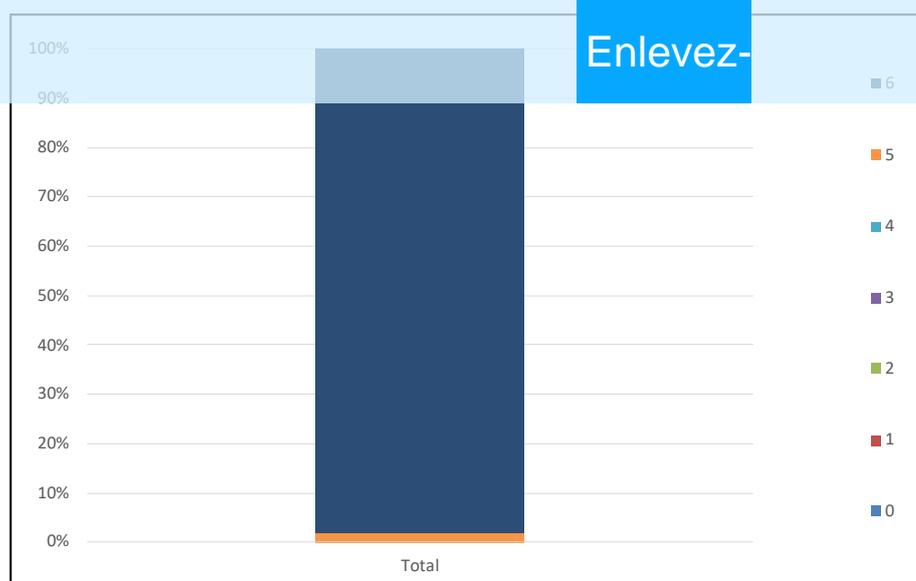
Avantages d'un compte VIP :

Le **Graphique 15** montre que la majorité (98,15%) des voitures du parc ont une norme Euro 6, qui est la norme la plus récente et la plus stricte.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 15 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction de norme Euro (septembre 2020)



Source : FEBIAC

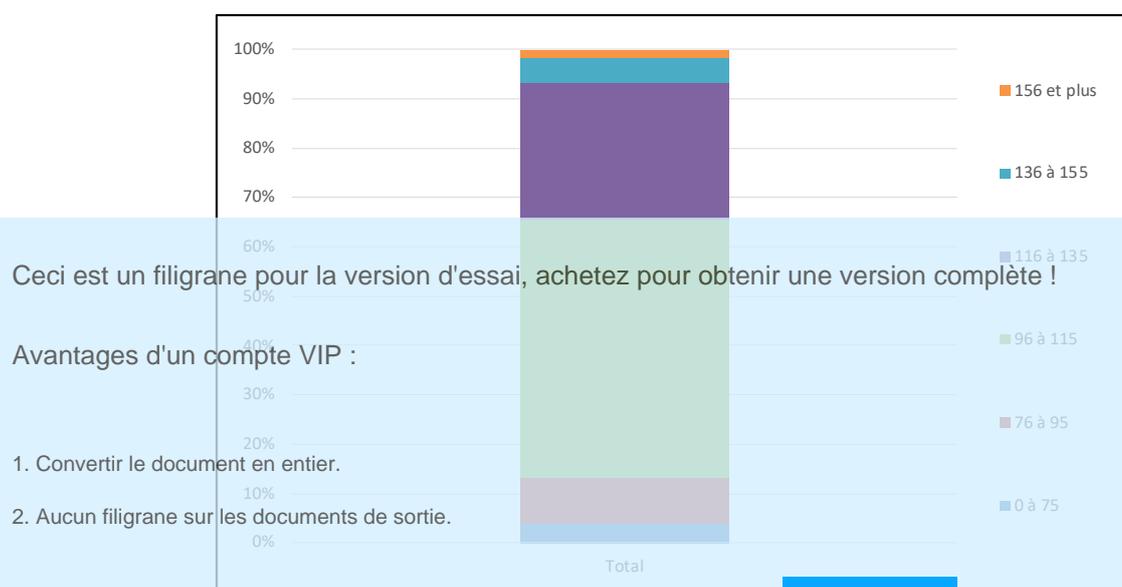
Peu importe la ventilation régionale choisie, les variations dans les distributions sont infimes : nous nous abstenons donc de reproduire les graphiques correspondants.

Sous-section 9 : Les émissions de CO₂

Les émissions de CO₂ de la voiture ne sont prises en compte ni dans le calcul de la taxe de circulation pour les cas où le redevable est une société à activités de leasing, ni dans celui des régimes wallon et bruxellois. La Flandre tient compte des émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe de circulation et impose une taxe d'autant plus élevée que le véhicule émet un niveau important de CO₂.

Le **Graphique 16** fournit la ventilation des voitures du parc selon leur catégorie d'émissions de CO₂ (les catégories ont été établies sans base juridique, afin de permettre une meilleure lisibilité). La plupart (52,2%) des voitures du parc ont des émissions comprises entre 96 et 115 g/km. 28,0% ont des émissions comprises entre 116 et 135 g/km et 13,2% ont des émissions inférieures à 76 g/km. 6,6% des voitures ont des émissions supérieures à 155 g/km.

Graphique 16 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction des émissions de CO₂ (en g/km) (septembre 2020)



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Source : FEBIAC

Enlevez-

On constate, et le **Tableau 27** le confirme, qu'il y a peu de différences entre les trois régions au niveau des distributions des émissions de CO₂ lorsque les voitures sont réparties selon la région de localisation de la société de leasing, du lieu de domicile de l'utilisateur ou du siège social de son employeur. Nous choisissons donc de ne pas reproduire les graphiques correspondants.

Tableau 27 : Émissions moyennes de CO₂ (en g/km) des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la localisation du siège de la société de leasing, du domicile de l'utilisateur et du siège social de son employeur (septembre 2020)

Émissions moyennes selon le :	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnu
Siège de la société de leasing	110,1	109,7	114,5*	-
Domicile de l'utilisateur	108,9	109,3	109,8	111,0
Siège de l'employeur de l'utilisateur	108,1	109,7	110,0	111,8

*pour 19 voitures uniquement

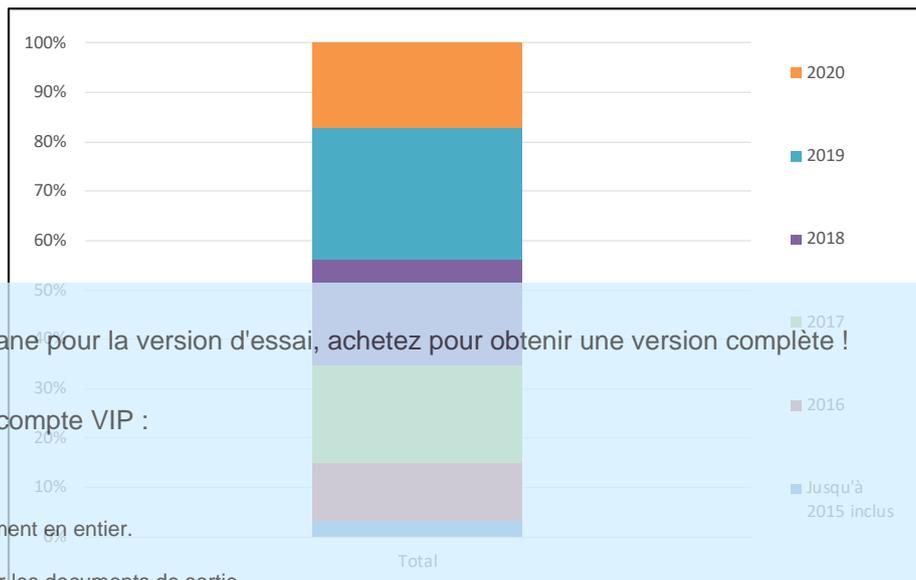
Source : FEBIAC

Sous-section 10 : L'année de première immatriculation du véhicule

L'année de première immatriculation de la voiture est prise en compte dans les calculs de la taxe de circulation pour tous les régimes (régime applicable aux redevables qui sont des sociétés à activités de leasing et régimes régionaux) de la même façon : au-delà d'un certain âge (25 ou 30 ans), la taxe est fixée à un forfait minimal.

Le **Graphique 17** représente la répartition des voitures du parc selon leur année de première immatriculation. 96,6% des voitures ont été immatriculées pour la première fois entre 2016 et 2020 : l'impact fiscal des voitures « ancêtres » dans nos simulations est donc minime.

Graphique 17 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction de l'année de première immatriculation (septembre 2020)



Source : FEBIAC

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

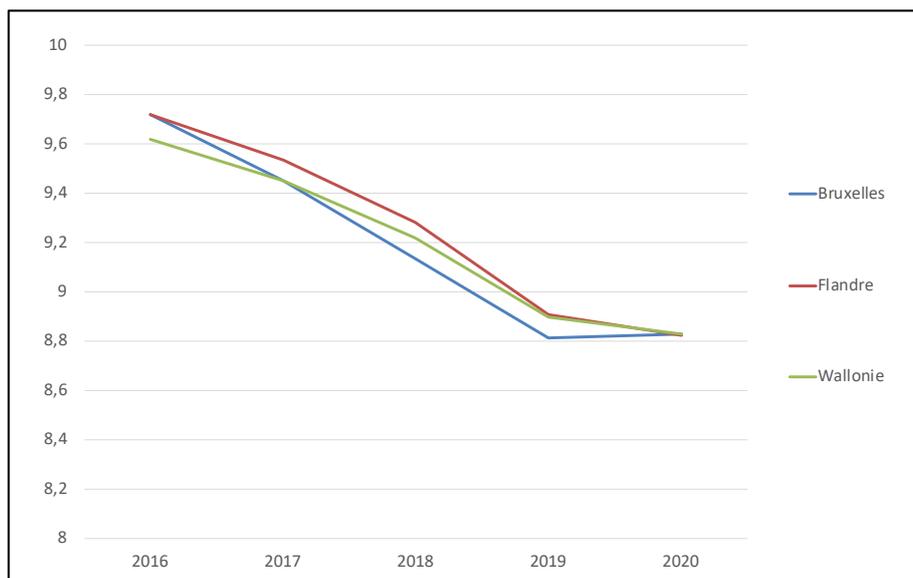
1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Encore une fois, nous n'observons pas de différence particulière entre les régions, peu importe la répartition sélectionnée.

Enlevez-

L'information sur la date de première immatriculation nous permet de mettre en lumière certaines évolutions du parc de voitures sur les 5 dernières années. Par exemple, le **Graphique 18** montre l'évolution de la puissance fiscale moyenne en fonction du domicile de l'utilisateur (les autres répartitions régionales aboutissent à des résultats quasiment identiques) pour la date de première immatriculation pour les voitures qui demeurent dans le parc. Dans les trois régions, on constate une diminution sur la période 2016-2020 de la puissance fiscale moyenne des voitures nouvellement immatriculées demeurant dans le parc (de 9,6 à 8,7 CV au total, avec les voitures dont la région de l'utilisateur est inconnue).

Graphique 18 : Évolution de la puissance fiscale moyenne (en CV) des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction de l'année de première immatriculation (de janvier 2016 à septembre 2020), par région du domicile de l'utilisateur



Source : FEBIAC

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

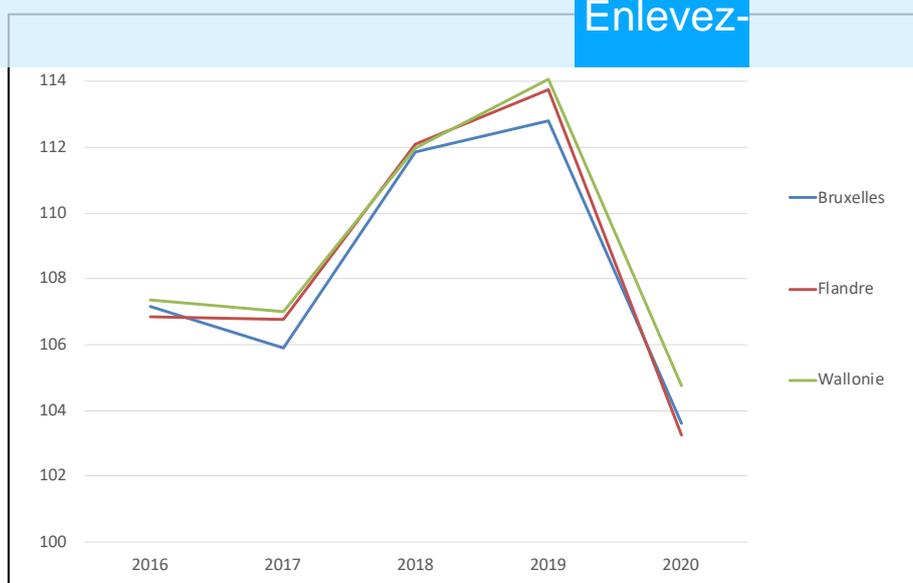
Le même graphique, reprenant cette fois-ci les émissions moyennes de CO₂ par voiture plutôt que la puissance fiscale moyenne, montre que les voitures immatriculées en 2018 et 2019 ont des émissions moyennes plus élevées (112 g/km et 114 g/km respectivement, en incluant les voitures pour lesquelles la région de l'utilisateur est manquante) que celles immatriculées en 2016 (107 g/km) ; cependant, les voitures immatriculées en 2020 sont en moyenne (104 g/km) nettement moins émettrices (**Graphique 19**).

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 19 : Évolution des émissions moyennes de CO₂ des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction de l'année de première immatriculation (de janvier 2016 à septembre 2020), par région du domicile de l'utilisateur

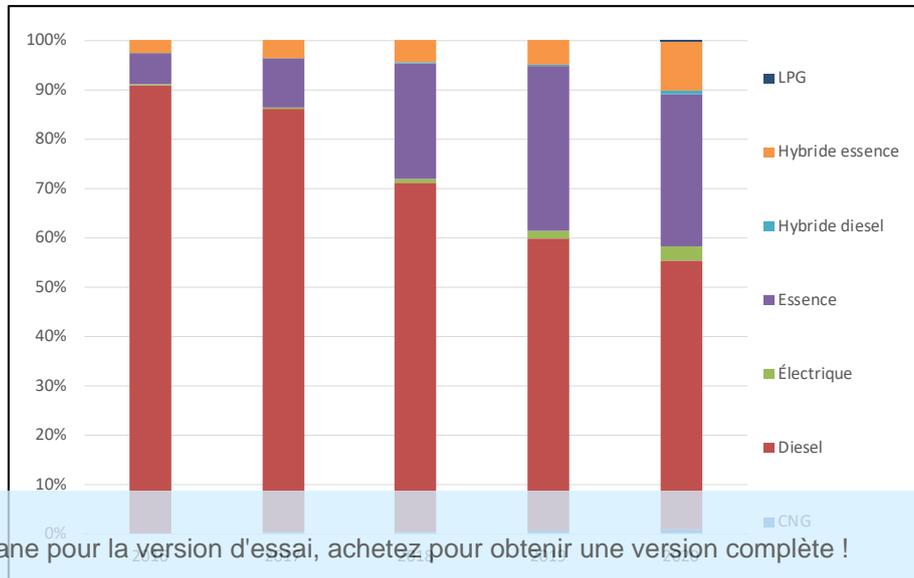


Source : FEBIAC

Le **Graphique 20** montre la répartition des voitures nouvellement immatriculées entre 2016 et 2020 qui demeurent dans le parc. On constate que la part des immatriculations de véhicules diesel, qui représentait 90,8% en 2016, est passée à 54,7% en 2020 alors que tous les autres types de voitures ont

vu leur part augmenter, notamment les voitures essence de 6,2% à 31,0% (avec un pic en 2019 à 33,6%), les hybrides essence de 2,4% à 10,2% et les voitures électriques de 0,3 à 2,7%.

Graphique 20 : Évolution de la répartition par type de carburant des voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction de l'année de première immatriculation (de janvier 2016 à septembre 2020), par région du domicile de l'utilisateur



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Source : FEBIAC

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

Section 3 : Statistiques descriptives : immatriculations de voitures de leasing opérationnel de long terme

Sous-section 1 : Répartition régionale des immatriculations de sociétés de leasing

120.567 voitures neuves de leasing opérationnel de long terme ont été immatriculées en Belgique en 2019. Le **Tableau 28** et le **Graphique 21** montrent que les voitures de sociétés de leasing localisées en Flandre représentaient, en 2019, 67,9% des voitures neuves de leasing opérationnel de long terme immatriculées (38.644 voitures) et les voitures de sociétés bruxelloises 32,1% (81.921 voitures). La part wallonne était négligeable (2 voitures).

Tableau 28 : Répartition régionale des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon le siège de la société de leasing (2019)

Région	Nombre d'immatriculations
Bruxelles	38.644
Flandre	81.921
Wallonie	2
Total	120.567

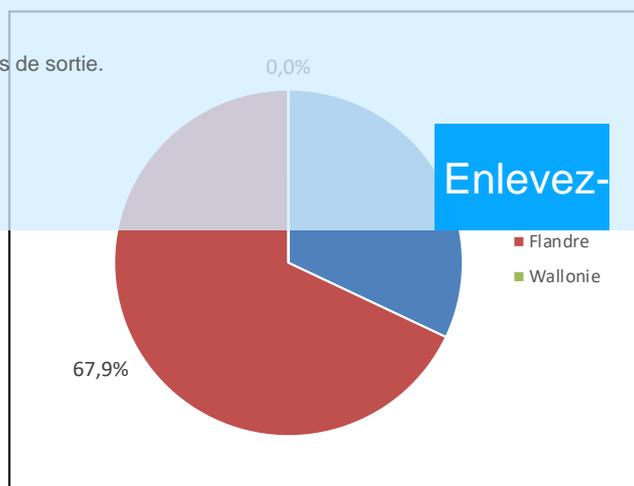
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Source : FEBIAC

Avantages d'un compte VIP :

Graphique 21 : Répartition régionale des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en 2019 selon le siège de la société de leasing en pourcentage

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : FEBIAC

En comparant le **Tableau 29** avec le **Tableau 18**, on constate que 9 des 10 sociétés de leasing disposant des flottes les plus importantes en septembre 2020 ont également été parmi les 10 sociétés à avoir immatriculé le plus de voitures neuves en 2019.

Tableau 29 : les 10 sociétés ayant immatriculé le plus de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en 2019 et la région de leur siège social

Sociétés de leasing	Région du siège	Immatriculations
Arval Belgium	Flandre	20.314
Axus	Bruxelles	14.624
Alphabet Belgium Long Term Rental	Flandre	13.932
KBC Autolease	Flandre	13.112
Leaseplan Fleet Management	Flandre	12.589
D'leteren Lease	Bruxelles	11.412
Athlon Car Lease Belgium	Flandre	7.827
Belfius Auto Lease	Bruxelles	5.597
General Lease	Flandre	4.237
P.S.A. Finance Belux	Bruxelles	3.070
Total	-	106.714

Source : FEBIAC.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Sous-section 2 : Répartition régionale des utilisateurs

Avantages d'un compte VIP :

Le Tableau 30 montre que la région de résidence de l'utilisateur de la voiture est connue pour 81.079 des 120.567 immatriculations de voitures neuves, soit 67,2% du total. On connaît la région de résidence de l'utilisateur pour 47,7% des immatriculations de voitures de sociétés de leasing bruxelloises et pour 76,6% des immatriculations de voitures de sociétés flamandes.

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

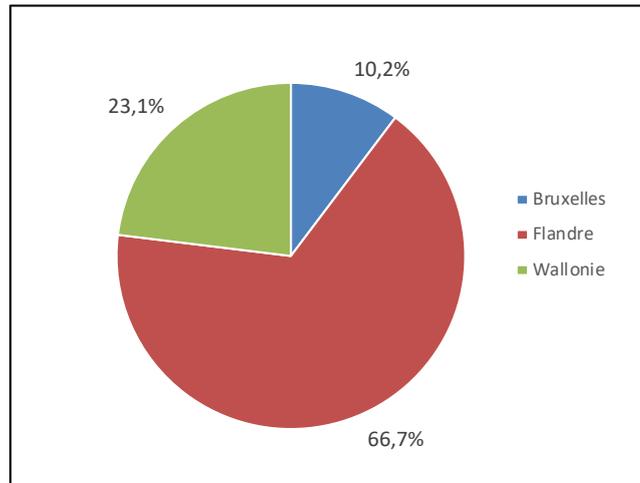
Tableau 30 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la localisation de la société de leasing et de l'utilisateur (2019)

Région de la société de leasing	Région de l'utilisateur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	2.218	10.761	5.345	20.320	38.644
Flandre	6.080	43.329	13.346	19.166	81.921
Wallonie	0	0	0	2	2
Total	8.298	54.090	18.691	39.488	120.567

Source : FEBIAC

En écartant les voitures dont la région de l'utilisateur est inconnue, on observe que 23,1% des voitures immatriculées étaient utilisées par des résidents wallons, 10,2% par des résidents bruxellois et 66,7% par des résidents flamands (**Graphique 22**).

Graphique 22 : Ventilation des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme à selon la résidence de l'utilisateur pour les voitures dont la région de l'utilisateur est connue (2019), en pourcentage



Source : FEBIAC

Si nous regardons la ventilation régionale selon le lieu de domicile de l'utilisateur et par localisation du siège social de la société de leasing pour les immatriculations pour lesquelles nous connaissons la région de domicile de l'utilisateur (Tableau 31), nous voyons que 12,1% des voitures immatriculées par des sociétés de leasing bruxelloises en 2019 étaient conduites par des résidents bruxellois, 58,7% par des résidents flamands et 29,2% par des résidents wallons. Quant aux immatriculations de sociétés de leasing établies en Flandre, 9,7% de ces voitures étaient conduites par des résidents bruxellois, 69,0% par des résidents flamands et 21,3% par des résidents wallons.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Région de la société de leasing	Région de l'utilisateur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	12,1%	58,7%	29,2%	100%
Flandre	9,7%	69,0%	21,3%	100%

Source : FEBIAC

Comme nous l'avons fait précédemment pour les données concernant le parc, nous appliquons aux immatriculations de voitures de sociétés de leasing bruxelloises (flamandes) pour lesquelles l'information sur l'utilisateur est manquante la ventilation observée au **Tableau 31** pour les immatriculations de voitures de sociétés de leasing bruxelloises (flamandes), et nous supposons que les deux voitures immatriculées par une société wallonne étaient utilisées par des Wallons. Les résultats de l'extrapolation sont repris au **Tableau 32** : 12.614 des voitures immatriculées auraient été utilisées par des résidents bruxellois, 79.256 par des résidents flamands et 28.696 par des résidents wallons.

Tableau 32 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la résidence de l'utilisateur et la localisation du siège social de la société de leasing avec extrapolation à l'ensemble des immatriculations (2019)

Région de la société de leasing	Région de l'utilisateur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	4.678	22.694	11.272	38.644
Flandre	7.937	56.562	17.422	81.921
Wallonie	0	0	2	2
Total	12.614	79.256	28.696	120.567

Source : FEBIAC

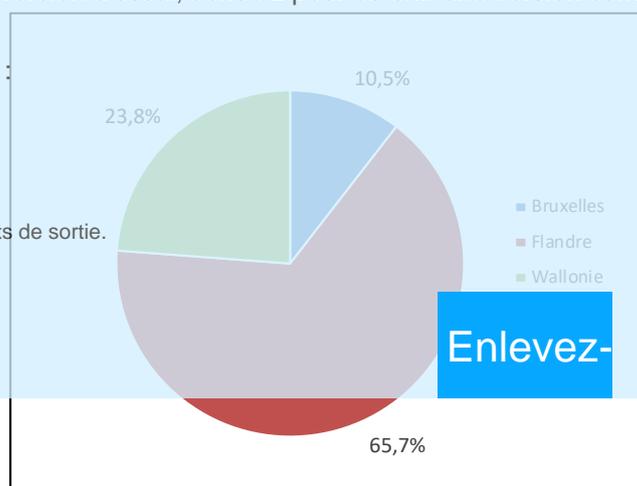
En termes de pourcentages (**Graphique 23**), nous estimons donc que 10,5% des voitures de leasing opérationnel de long terme nouvellement immatriculées étaient utilisées par des résidents bruxellois, 65,7% par des résidents flamands et 23,8% par des résidents wallons.

Graphique 23 : Répartition régionale des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction du lieu de résidence de l'utilisateur avec extrapolation à l'ensemble des immatriculations (2019), en pourcentage

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : FEBIAC

Sous-section 3 : Répartition régionale des employeurs

Le **Tableau 33** montre que la localisation de l'employeur de l'utilisateur de la voiture est connue pour 87.598 des 120.567 immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme, soit 72,7% du total. On connaît la région de localisation de l'employeur pour 52,8% des immatriculations de sociétés de leasing bruxelloises et pour 82,0% des voitures de sociétés flamandes.

Tableau 33 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing et de l'employeur de l'utilisateur (2019)

Région de la société de leasing	Région de l'employeur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	5.805	9.532	5.073	18.234	38.644
Flandre	19.228	39.628	8.332	14.733	81.921
Wallonie	0	0	0	2	2
Total	25.033	49.160	13.405	32.969	120.567

Source : FEBIAC

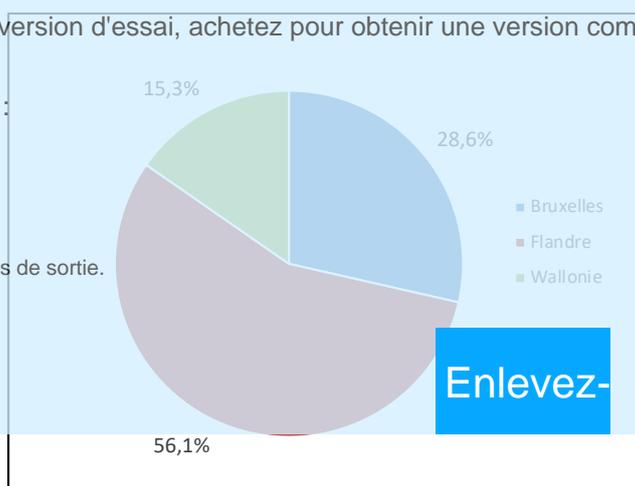
En écartant les voitures dont la région de l'employeur est inconnue, on observe que 15,3% des voitures neuves immatriculées en 2019 étaient utilisées par des employés de sociétés wallonnes, 28,6% par des employés de sociétés bruxelloises et 56,1% par des employés de sociétés flamandes (**Graphique 24**).

Graphique 24 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme à la région de l'employeur de l'utilisateur pour les voitures dont la région de localisation de l'employeur est connue (2019), en pourcentage

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.



Source : FEBIAC

Le **Tableau 34** fournit, pour les voitures pour lesquelles cette information est disponible, la répartition selon la région de localisation du siège social de l'employeur et par région de localisation du siège social de la société de leasing. Nous constatons que 28,4% des voitures neuves immatriculées par des sociétés de leasing bruxelloises étaient conduites par des employés d'entreprises établies à Bruxelles, 46,7% par des employés d'entreprises établies en Flandre et 24,9% par des employés d'entreprises wallonnes. Quant aux voitures immatriculées par des sociétés de leasing établies en Flandre, 28,6% d'entre elles étaient utilisées par des employés de sociétés bruxelloises, 59,0% par des employés de sociétés flamandes et 12,4% par des employés de sociétés wallonnes.

Tableau 34 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur en fonction de la localisation régionale de la société de leasing, hors inconnues (2019)

Région de la société de leasing	Région de l'employeur			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Bruxelles	28,4%	46,7%	24,9%	100%
Flandre	28,6%	59,0%	12,4%	100%

Source : FEBIAC

Comme nous l'avons fait pour la région du domicile de l'utilisateur, nous appliquons aux immatriculations de sociétés de leasing bruxelloises (flamandes) pour lesquelles l'information sur l'employeur est manquante la ventilation observée au **Tableau 34** pour les voitures de sociétés de leasing bruxelloises (flamandes). Le **Tableau 35** fournit les résultats de l'extrapolation : 34.435 voitures nouvellement immatriculées auraient été utilisées par des employés d'entreprises bruxelloises, 66.365 par des employés d'entreprises flamandes et 19.766 par des employés d'entreprises wallonnes.

Tableau 35 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur et par région de localisation de la société de leasing avec extrapolation à l'ensemble des immatriculations (2019)

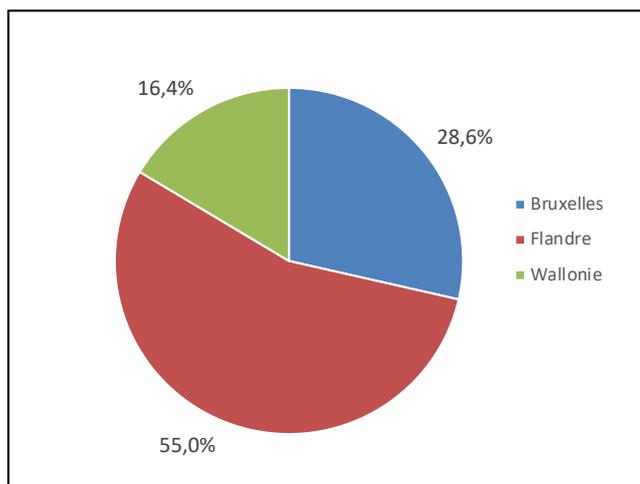
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :	Région de la société de leasing	Région de l'employeur			Total
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	
1. Convertir le document en entier.	Bruxelles	10.991	18.048	9.605	38.644
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.	Flandre	23.444	48.318	10.159	81.921
	Wallonie	0	0	2	2
	Total	34.435	66.365	19.766	120.567

Source : FEBIAC

Le **Graphique 25** présente ces nombres en termes de pourcentage : nous estimons que 28,6% des voitures neuves de leasing opérationnel de long terme immatriculées en 2019 étaient utilisées par des employés d'entreprises bruxelloises, 55,0% par des employés d'entreprises flamandes et 16,4% par des employés d'entreprises wallonnes.

Graphique 25 : Répartition régionale des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur avec extrapolation à l'ensemble des immatriculations (2019), en pourcentage



Source : FEBIAC

Sous-section 4 : Comparaisons des répartitions régionales des sociétés de leasing, utilisateurs et employeurs

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Le Tableau 36 synthétise les informations présentées dans les trois points précédents :

Tableau 36 - Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la localisation du siège social de la société de leasing, de la résidence de l'utilisateur et de la localisation du siège social de son employeur (2019), en pourcentage

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Ventilation selon :	Région			Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	
Le siège de la société de leasing	32,1%	Enlevez-	0,0%	100%
Le domicile de l'utilisateur*	10,5%		23,8%	100%
Le siège de l'employeur de l'utilisateur*	28,6%	55,0%	16,4%	100%

*avec extrapolation

Source : FEBIAC

Les répartitions des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme ainsi estimées sont proches de celles estimées pour le parc en septembre 2020 (Tableau 25). La part de la Wallonie dans les voitures neuves de leasing opérationnel de long terme immatriculées en 2019 est de 0,0% (deux voitures). La Région wallonne aurait donc une base imposable quasiment nulle³³³, étant donné que la taxe de mise en circulation, comme la taxe de circulation, est perçue par la Région où est immatriculée la voiture. Par contre, si la taxe de mise en circulation était perçue sur base du domicile de l'utilisateur, la Région wallonne aurait une base imposable qui représenterait 23,8% des immatriculations de voitures de leasing opérationnel de long terme. Cette part diminuerait de 7,4 points de %, à 16,4%, si la taxation était réalisée au niveau de la région où se situe le siège social de l'employeur de l'utilisateur, cette baisse étant imputable aux nombreux navetteurs wallons travaillant à Bruxelles. En parallèle, les bases imposables des deux autres Régions varient significativement selon le critère que

³³³ Pour rappel, nous travaillons sous l'hypothèse que toutes les voitures sont immatriculées au nom de la société de leasing à laquelle elles appartiennent, et donc dans la région de son siège social.

l'on considère : la part flamande des immatriculations est de 67,9% si l'on considère le siège social de la société de leasing, de 65,7% si l'on considère le lieu du domicile de l'utilisateur et de 55,0% si l'on considère le siège social de l'employeur de l'utilisateur (soit une baisse due aux navetteurs de 10,7 points de %). Finalement, la part de Bruxelles dans le parc passe de 32,1% si on prend en compte le siège social de la société de leasing à 10,5% dans le cas du domicile de l'utilisateur et à 28,6% en fonction du siège social de l'employeur de l'utilisateur.

Les répartitions régionales que nous avons estimées pour les immatriculations étant fortement, et logiquement, semblables à celles que nous avons estimées pour le parc, les conclusions que nous avons tirées par rapport à la perception de la taxe de circulation sont, à quelques points de pourcentage près, directement applicables à la perception de la taxe de mise en circulation. Le statu quo (une perception de la taxe de mise en circulation au lieu d'immatriculation de la voiture et un choix libre du lieu d'immatriculation) est défavorable à la Région wallonne et avantageux pour les Régions flamande et bruxelloise. Pour la Région wallonne, le plus avantageux serait, de prime abord, une perception au lieu de domicile du conducteur. Un tel scénario serait désavantageux pour la Flandre (une baisse de 2,2 points de % de la base imposable) mais encore plus pour Bruxelles (-21,6 points de %). Contrairement à ce que nous avons estimé pour le parc, la part de Bruxelles est également plus faible si l'imposition est réalisée selon le siège social de l'employeur de l'utilisateur³³⁴ (-3,5 points de %). Une telle configuration est moins avantageuse pour la Région wallonne qu'une taxation au domicile de l'utilisateur mais représenterait toujours une nette amélioration par rapport au statu quo (+16,4 points de %), et représente la configuration la plus désavantageuse pour la Flandre, qui voit sa part des immatriculations

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Comme nous l'avons fait pour le parc, nous exposons maintenant une série de statistiques descriptives des immatriculations, afin de permettre une analyse plus fine des résultats des simulations de recettes fiscales que nous réaliserons par la suite, plus particulièrement en ce qui concerne la taxe de mise en circulation.

1. Convertir le document en entier.

Sous-section 5 : Type de carburant

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Dans le calcul de la taxe de mise en circulation³³⁵, lorsque le redevable est une société à activités de leasing, le type de carburant utilisé par la voiture n'intervient pas. Le régime de GPL (gaz de pétrole liquéfié), auquel cas une réduction forfaitaire est appliquée. Le régime wallon et bruxellois applicables aux voitures particulières prévoient également cette réduction. Le régime flamand prévoit un facteur correctif favorable (pour le CNG également). Les trois régimes régionaux applicables aux voitures particulières contiennent des réductions pour les véhicules électriques et le régime flamand prévoit une taxe plus élevée pour les voitures roulant au diesel et contient certaines dispositions spécifiques aux voitures hybrides rechargeables ou roulant au CNG. En pratique, les Régions appliquent leur régime d'imposition plus favorable aux voitures électriques et ce même dans les cas où le redevable est une société à activités de leasing³³⁶.

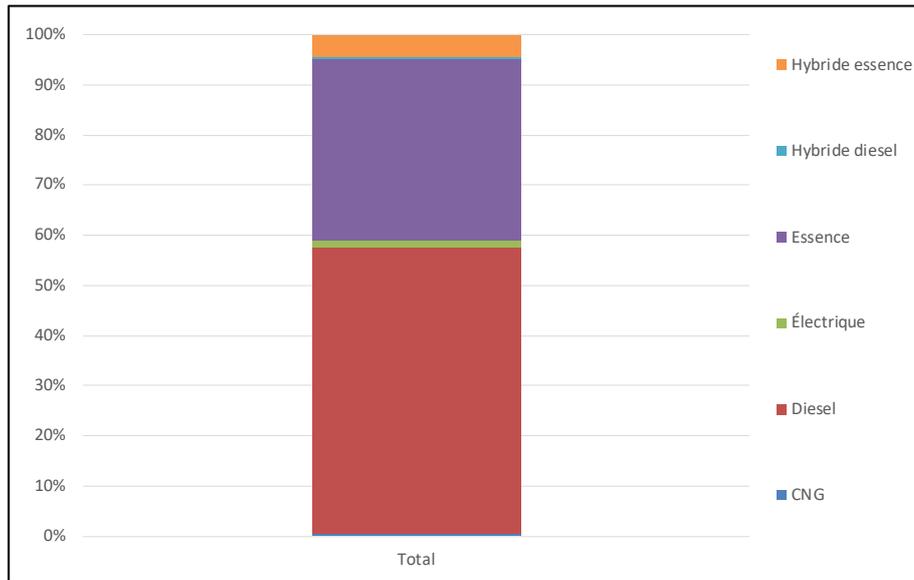
Le **Graphique 26** présente la répartition des immatriculations selon le type de carburant. On constate que 57,0% des voitures roulent au diesel, 36,6% à l'essence et 4,4% sont des hybrides essence. Les hybrides diesel et voitures électriques ou roulant au CNG représentent 2,0% des immatriculations.

³³⁴ Il convient de prendre en compte que ces données seraient affectées par l'implémentation du projet bruxellois SmartMove, qui supprimerait la taxe de circulation pour les personnes établies en Région de Bruxelles-Capitale ainsi que la taxe de mise en circulation pour la plupart des véhicules (voy. le Chapitre 3, section 4, sous-section 8).

³³⁵ Nous renvoyons le lecteur au Chapitre 1, section 2 pour les dispositions juridiques relatives au calcul de la taxe de mise en circulation dans les divers régimes en application.

³³⁶ Pour les aspects juridiques relatifs à la législation de la Région wallonne, voy. Chapitre 1, section 2, sous-section 2, IV ; pour la Région de Bruxelles-Capitale, voy. Chapitre 1, section 2, sous-section 3, IV ; pour la Région flamande, voy. Chapitre 1, section 2, sous-section 4, IV.

Graphique 26 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme par type de carburant (2019)



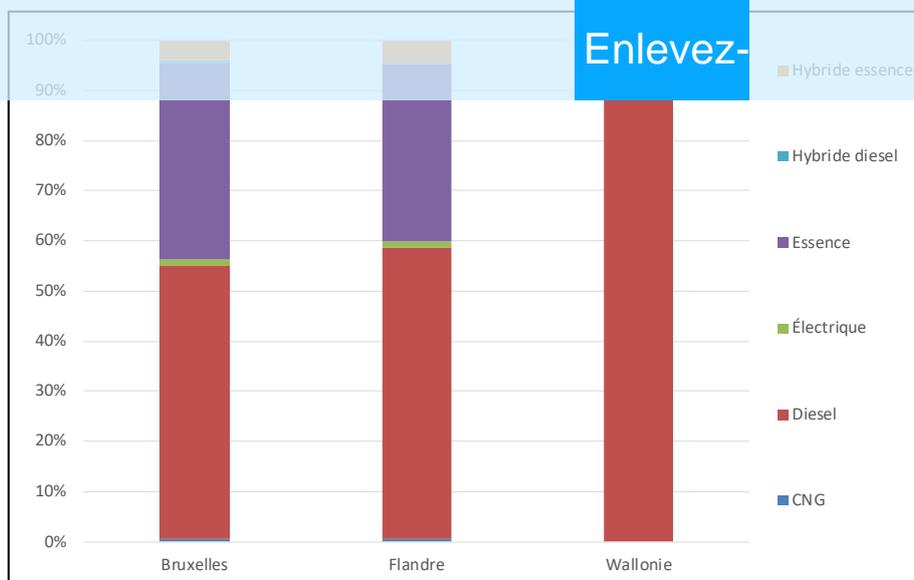
Source : FEBIAC

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 27 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme par type de carburant en fonction de la région de localisation de la société de leasing (2019)

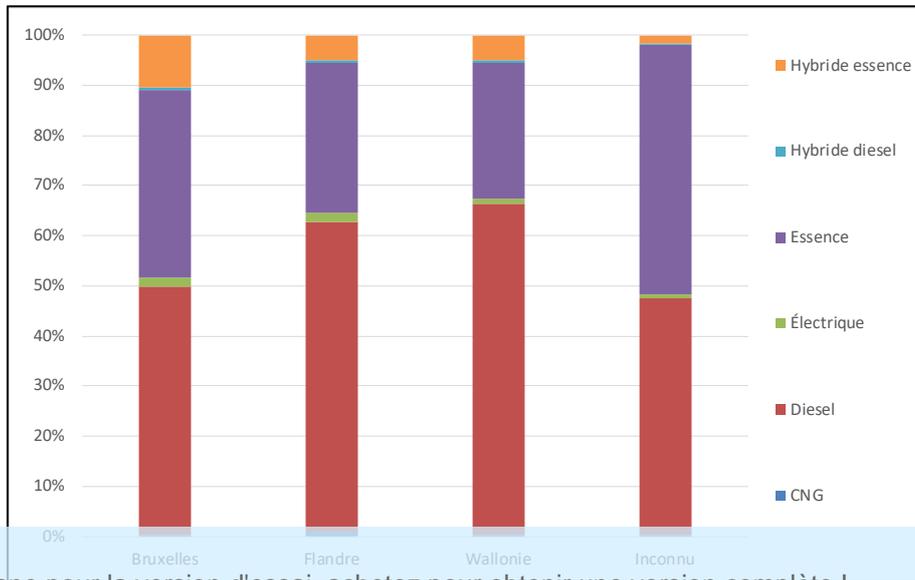


Source : FEBIAC

En effectuant le même exercice mais cette fois-ci au lieu de domicile de l'utilisateur (**Graphique 28**), on observe que les voitures diesel étaient en 2019 les plus populaires auprès des résidents wallons (66,2%), suivis des résidents flamands (62,2%) et enfin des résidents bruxellois (49,5%). Les voitures roulant à

l'essence étaient plus populaires auprès des Bruxellois (37,5%) qu'auprès des Flamands (30,1%) et des Wallons (27,0%).

Graphique 28 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme par type de carburant en fonction de la région de résidence de l'utilisateur (2019)



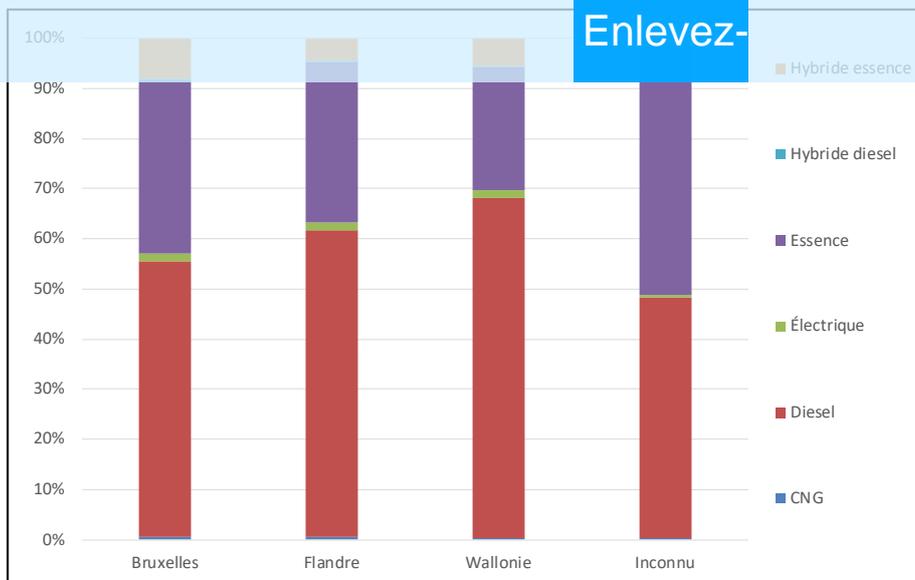
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Source : FEBIAC

On retrouve des résultats similaires au niveau de la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur (Graphique 29) : les voitures diesel étaient en 2019 plus populaires auprès des employeurs wallons (67,9%) que bruxellois (54,9%) et flamands (61,2%). À l'inverse, les voitures roulant à l'essence étaient plus populaires auprès des employeurs bruxellois (34,3%) que flamands (32,1%) et wallons (24,6%).

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Graphique 29 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme par type de carburant en fonction de la localisation de l'employeur de l'utilisateur (2019)



Source : FEBIAC

Au niveau des ventilations régionales, on observe, dans tous les cas, des résultats semblables à ceux obtenus pour l'entière du parc : une préférence régionale plus prononcée des entreprises et des résidents wallons pour les véhicules diesel et une préférence plus marquée des entreprises bruxelloises

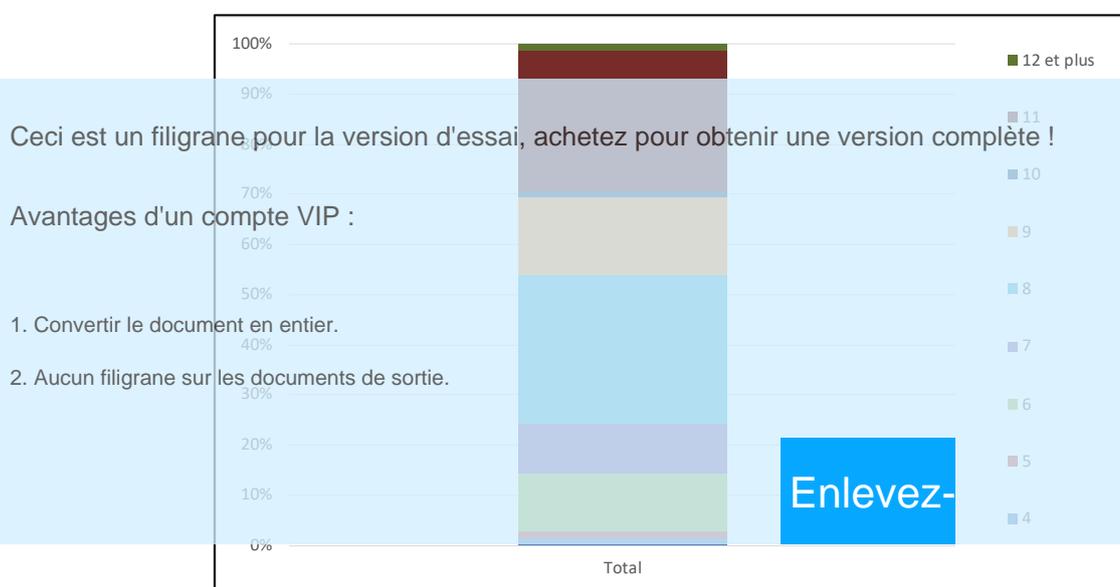
et des résidents bruxellois pour les voitures essence (hybrides essence incluses). On observe également, et cela corrobore notre analyse du parc par année d'immatriculation, que la part des voitures roulant au diesel (57,0%) dans les immatriculations en 2019 était nettement moindre que la part du diesel dans l'entièreté du parc en 2020 (71,1%). Le diesel s'efface donc, cédant principalement – jusqu'à présent - sa place à l'essence.

Sous-section 6 : La puissance fiscale du moteur (en CV)

Le **Graphique 30** illustre la ventilation des immatriculations selon la puissance fiscale de la voiture exprimée en chevaux-vapeur (CV). Dans tous les régimes de taxation, à l'exception du régime flamand (où elle n'entre en jeu que dans le cas de voitures roulant au CNG et atteignant une certaine puissance), le montant de la taxe de mise en circulation augmente avec la puissance fiscale.

29,6% des voitures du parc ont une puissance fiscale de 8 CV, 28,0% une puissance fiscale de 11 CV, et 15,5% une puissance fiscale de 9 CV ; 74,4% des voitures ont une puissance fiscale comprise entre 8 et 11 CV.

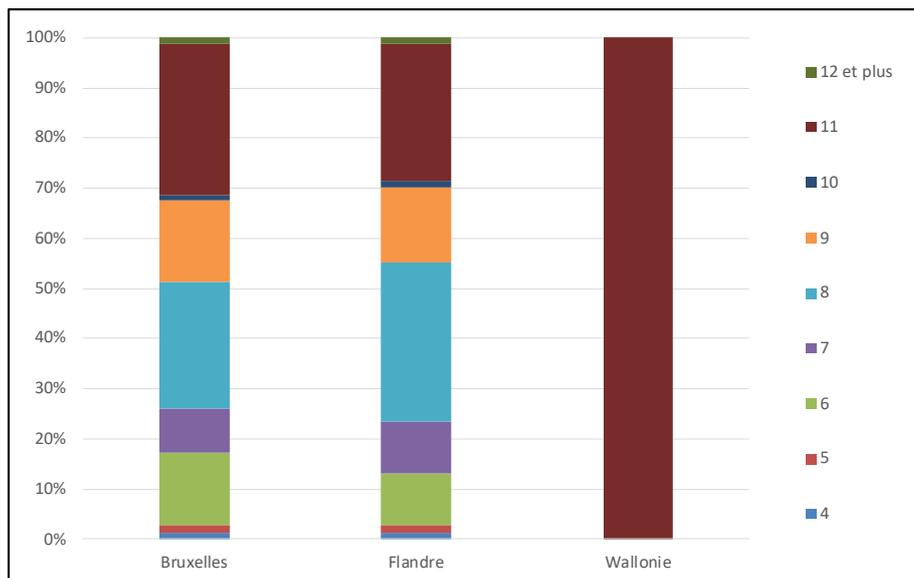
Graphique 30 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance fiscale (en CV) (2019)



Source : FEBIAC

Le **Graphique 31** fournit la répartition régionale des nouvelles immatriculations par puissance fiscale en fonction de la localisation du siège social de la société de leasing. On observe une part plus importante de voitures possédant une puissance fiscale supérieure ou égale à 9 CV à Bruxelles (48,7%) qu'en Flandre (44,9%). La puissance de la voiture étant le paramètre déterminant pour fixer le montant de la taxe de mise en circulation dans le régime du leasing, on s'attend donc à ce que la taxe de mise en circulation moyenne soit plus élevée pour les voitures de sociétés de leasing bruxelloises.

Graphique 31 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance fiscale (en CV) et de la localisation régionale du siège de la société de leasing (2019)



Source : FEBIAC

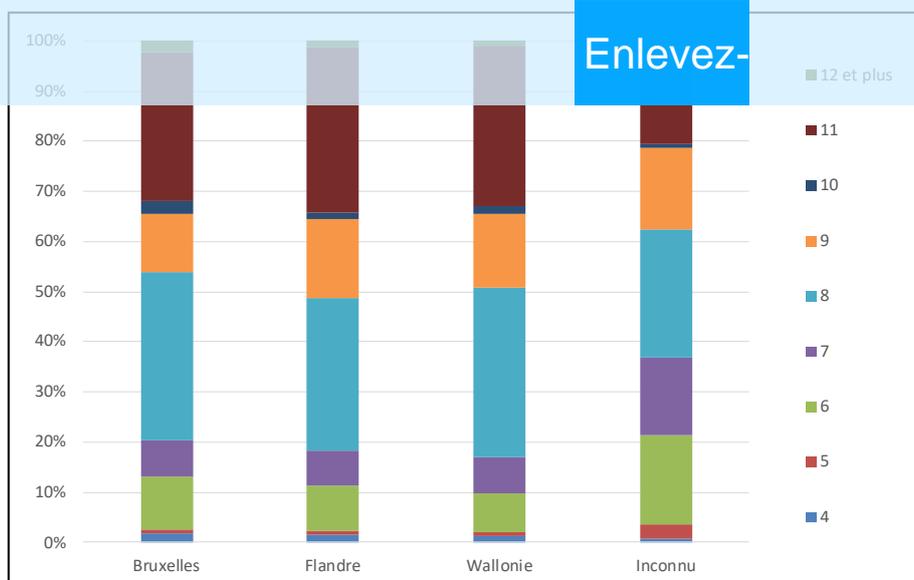
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Le Graphique 32 montre que les choses sont plus complexes quand on examine le lieu de domicile de l'utilisateur. En effet, la région présentant la proportion la plus élevée de voitures nouvellement immatriculées possédant une puissance fiscale supérieure ou égale à 9 CV est la Flandre (51,4%), devant la

Wallonie (49,1%) et Bruxelles (46,2%). Cependant, la part d'immatriculations possédant une puissance supérieure ou égale à 12 CV est la plus élevée à Bruxelles (2,2%), devant la Flandre (1,2%) et la Wallonie (1,0%).

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.
Graphique 32 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance fiscale (en CV) et de la résidence de l'utilisateur (2019)

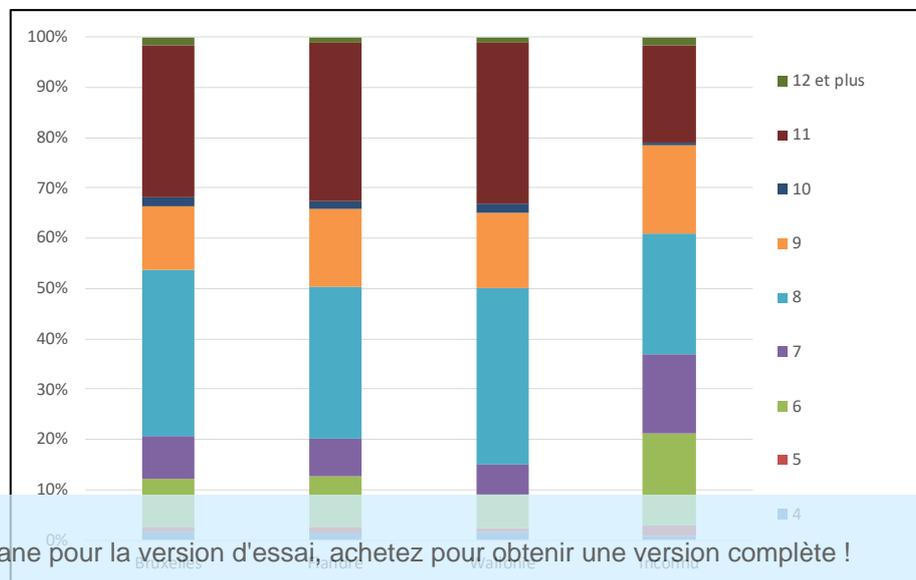


Source : FEBIAC

À la localisation du siège social de l'employeur de l'utilisateur de la voiture de société, c'est en Wallonie que la proportion de voitures nouvellement immatriculées possédant une puissance fiscale supérieure ou égale à 9 CV est la plus importante (50,0%), devant la Flandre (49,6%) et Bruxelles (46,4%). C'est

toujours à Bruxelles que les immatriculations ayant une puissance supérieure à 9 CV sont les plus représentées (1,6% contre 1,0% en Flandre et 1,1% en Wallonie).

Graphique 33 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance fiscale (en CV) et de la localisation régionale de l'employeur de l'utilisateur (2019)



Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Source : FEBIAC

Avantages d'un compte VIP :

Le Tableau 37 montre que la puissance fiscale moyenne des nouvelles immatriculations est presque identique entre les régions, peu importe la répartition étudiée. Cependant, les représentations graphiques montrent que les distributions régionales ne sont pas les mêmes, ce qui peut mener à des différences au niveau de la taxe de mise en circulation moyenne régionale (en faveur de Bruxelles). On remarque également que la puissance fiscale des immatriculations pour lesquelles il manque des informations sur la région de l'utilisateur ou de son employeur est plus faible.

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Tableau 37 : Puissance fiscale moyenne (en CV) des voitures de leasing opérationnel de long terme immatriculées en 2019, selon la région de localisation de la société de leasing, du domicile de l'utilisateur et du siège social de son employeur

Puissance fiscale moyenne selon le :	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnu
Siège de la société de leasing	8,7	8,7	11,0*	-
Domicile de l'utilisateur	8,9	8,9	8,9	8,2
Siège de l'employeur de l'utilisateur	8,8	8,8	8,9	8,2

*pour 2 voitures uniquement

Source : FEBIAC

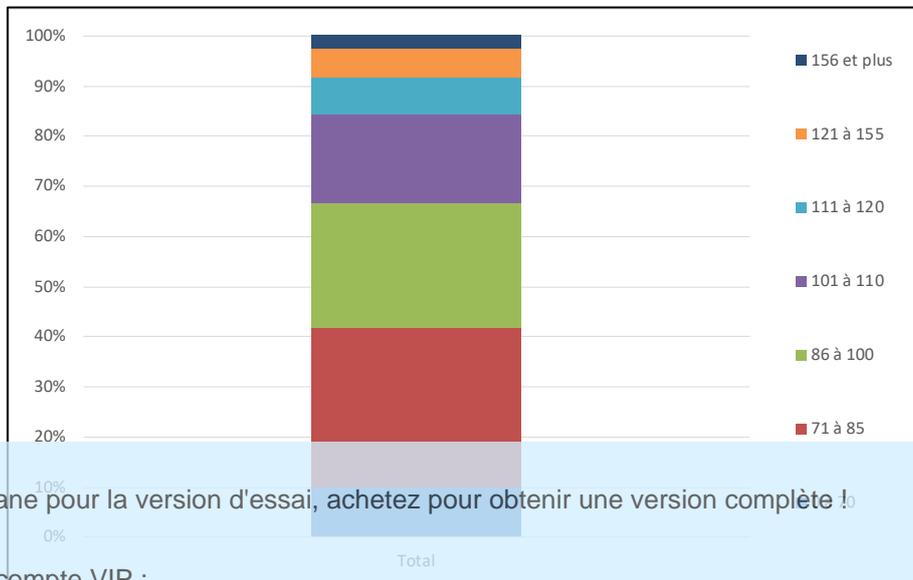
Sous-section 7 : La puissance du moteur (en kW)

La puissance du moteur en kilowatts est prise en compte dans le calcul de la taxe de mise en circulation pour le régime applicable lorsque le redevable est une société à activités de leasing et pour les régimes bruxellois et wallon : le montant de base de la taxe de mise en circulation est déterminé sur la base de la puissance du moteur en kW et en CV, et le montant le plus élevé des deux est sélectionné. Dans les deux cas, la taxe de mise en circulation augmente avec la puissance du moteur. Pour l'analyse, nous

regroupons les puissances des voitures selon les catégories utilisées pour déterminer le montant de la taxe de mise en circulation de base.

Le **Graphique 34** montre que la majorité (66,8%) des voitures immatriculées a une puissance inférieure à 100 kW (et donc un montant de base de la taxe de mise en circulation égal ou inférieur à 495 euros).

Graphique 34 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance du moteur (en kW) (2019)



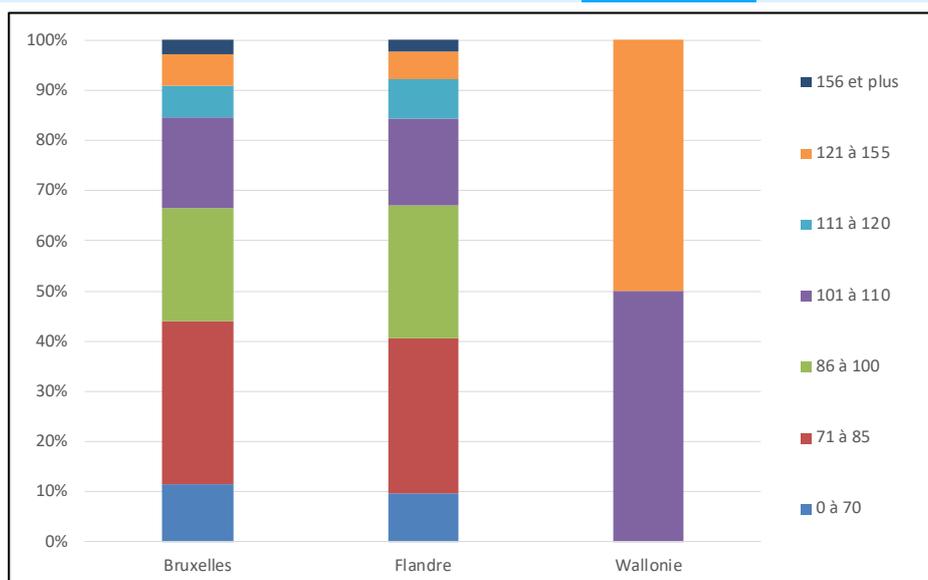
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

Source : FEBIAC

- En fonction de la localisation du siège social de la société de leasing (**Graphique 35**), on constate que la majorité des voitures nouvellement immatriculées possédant une puissance supérieure à 100 kW est plus élevée en Flandre (59,3%) qu'à Bruxelles (56,1%). Cependant, c'est à Bruxelles que les voitures de plus de 120 kW sont les plus représentées (9,1% contre 7,7% en Flandre).
1. Convertir le document en entier.
 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

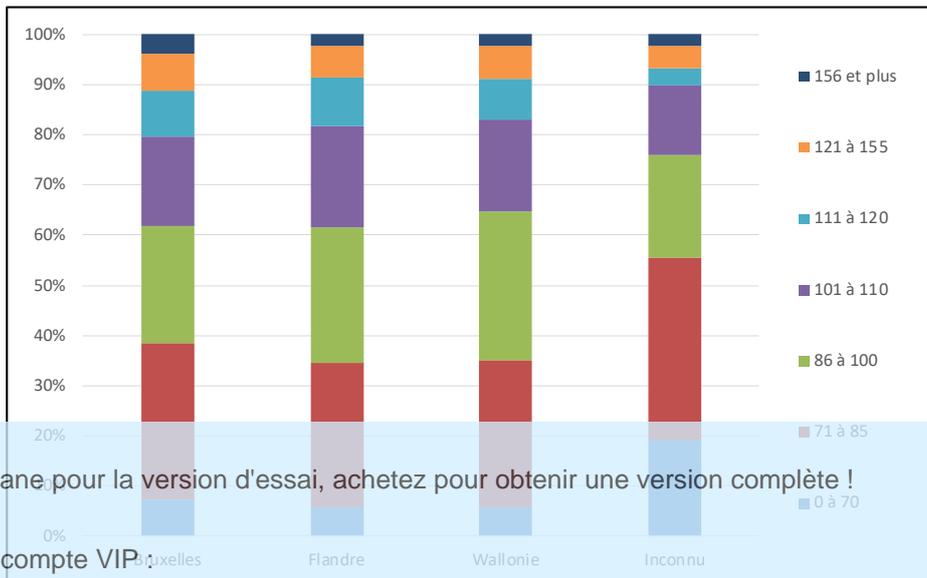
Graphique 35 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance du moteur (en kW) et de la région régionale du siège social de la société de leasing (2019)



Source : FEBIAC

Au niveau de la région de résidence de l'utilisateur (**Graphique 36**), la part des voitures nouvellement immatriculées possédant une puissance supérieure à 100 kW est plus élevée en Flandre (65,4%) qu'en Wallonie (65,0%) et à Bruxelles (61,4%). Encore une fois, c'est à Bruxelles que les voitures possédant une puissance de plus de 120 kW sont les plus représentées (11,2% contre 8,5% en Flandre et 8,7% en Wallonie).

Graphique 36 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance du moteur (en kW) et du domicile de l'utilisateur (2019)



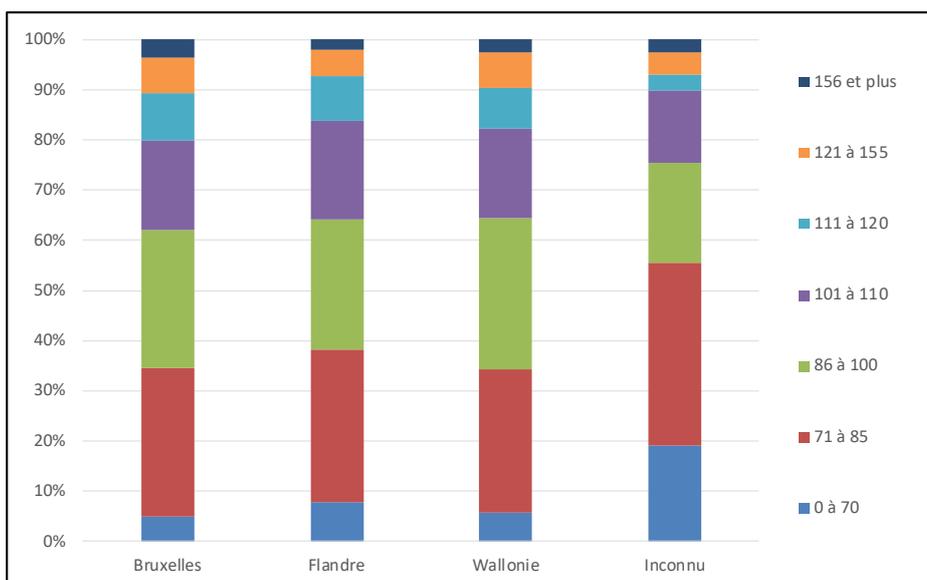
Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP

Source : FEBIAC

En fonction de la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur (**Graphique 37**), on constate que la part des voitures nouvellement immatriculées possédant une puissance supérieure à 100 kW est plus élevée à Bruxelles (65,5%) et en Flandre (61,8%). C'est toujours à Bruxelles (10,6%) que les voitures possédant une puissance de plus de 120 kW sont le plus représentées (7,3% en Flandre et 9,6% en Wallonie).

Graphique 37 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme en fonction de la puissance du moteur (en kW) et de la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur (2019)



Source : FEBIAC

Sous-section 8 : La norme Euro

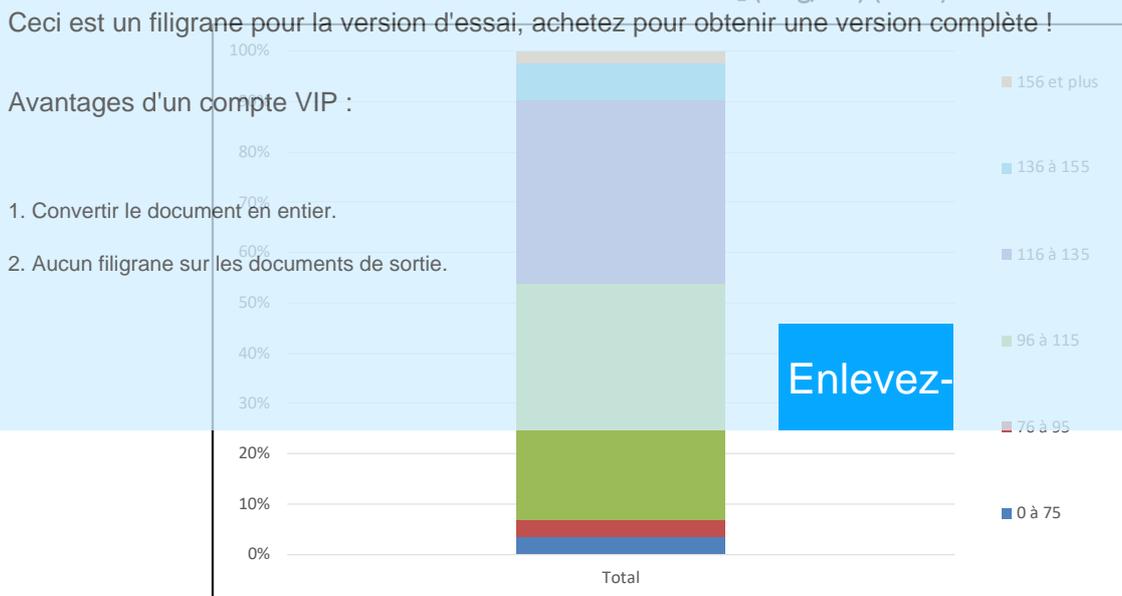
La norme Euro n'est pas prise en compte dans le calcul de la taxe de mise en circulation pour le cas où le redevable est une société à activités de leasing. Cependant, le régime flamand (que nous appliquerons dans certaines simulations) impose plus fortement les voitures qui ont une norme Euro faible. Toutes les nouvelles immatriculations en 2019 avaient une norme Euro 6.

Sous-section 9 : Les émissions de CO₂

Les émissions de CO₂ de la voiture ne sont prises en compte ni dans le calcul de la taxe de mise en circulation pour les cas où le redevable est une société à activités de leasing, ni dans le régime bruxellois. La Flandre prend en compte les émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe de mise en circulation et impose une taxe d'autant plus élevée que le véhicule émet de CO₂. La Wallonie prend en compte les émissions de CO₂ pour la composante Éco-malus de la taxe.

Le **Graphique 38** fournit la répartition des voitures du parc selon leur catégorie d'émissions de CO₂ (les catégories ont été formées sans base juridique, purement afin de permettre une meilleure lisibilité). 47,1% des voitures immatriculées en 2019 avaient des émissions comprises entre 96 et 115 g/km, 36,6% entre 116 et 135 g/km et 3,4% inférieures à 76 g/km. 2,4% des voitures avaient des émissions supérieures à 155 g/km (156 g/km étant le palier qui active l'éco-malus).

Graphique 38 : Répartition des immatriculations de voitures de leasing opérationnel de long terme en fonction des émissions de CO₂ (en g/km) (2019)



Source : FEBIAC

On constate, (**Tableau 38**) qu'il y a peu de différence entre les trois régions au niveau des distributions des émissions de CO₂, que les voitures soient réparties selon la région de la localisation du siège social de société de leasing, du lieu de domicile de l'utilisateur ou du siège social de son employeur.

Tableau 38 : Émissions moyennes de CO₂ (en g/km) par région des immatriculations de nouvelles voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation du siège social de la société de leasing, de la résidence de l'utilisateur et du siège social siège de son employeur (2019)

Émissions moyennes selon le :	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnu
Siège social de la société de leasing	116,1	115,5	127,1*	-
Domicile de l'utilisateur	113,2	113,9	114,2	118,8
Siège social de l'employeur de l'utilisateur	113,1	114,2	113,6	119,3

*pour 2 voitures uniquement

Source : FEBIAC

Il est intéressant de reprendre le même tableau mais pour les voitures du parc en septembre 2020 (**Tableau 39**) car on s'aperçoit en les comparant que les voitures neuves immatriculées en 2019 étaient en moyenne plus polluantes que le parc dans son ensemble ainsi que les voitures immatriculées les années précédentes. Comme nous l'avons vu, il apparaît cependant que les émissions moyennes ont nettement diminué pour les voitures immatriculées en 2020.

Tableau 39 : Émissions moyennes de CO₂ (en g/km) par région des voitures neuves de leasing opérationnel de long terme immatriculées en 2019 selon la région de localisation du siège social de la

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Émissions moyennes selon le :	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnu
Siège social de la société de leasing	110,1	109,7	114,5*	-
Domicile de l'utilisateur	108,9	109,3	109,8	111,0
Siège social de l'employeur de l'utilisateur	108,1	109,7	110,0	111,8

*pour 2 voitures uniquement

Source : FEBIAC

Enlevez-

Chapitre 5 : Recettes fiscales actuelles de la Région wallonne

La Région Wallonne nous a fourni des données anonymisées sur les montants nets de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation qu'elle a prélevées sur les voitures actives fin 2019. Sur la base de la liste des sociétés de leasing actives dont le siège social est en Wallonie fournie par le FEBIAC, la Région nous a fourni les montants nets de taxe perçus sur les voitures détenues par ces sociétés, que celles-ci soient mises en leasing ou non. En effet, l'administration wallonne n'est pas en mesure de distinguer, parmi la flotte d'une société de leasing, les voitures de leasing des voitures utilisées par ses employés. De plus, les données de la Région Wallonne incluent aussi bien les sociétés de leasing opérationnel de long terme que de court terme, alors que notre analyse se limite aux voitures de leasing opérationnel de long terme uniquement.

Cependant, ces données permettent de mettre en évidence certains faits utiles à l'analyse. Tout d'abord, le montant net perçu par la Région Wallonne en 2019 pour la taxe de circulation lorsque le redevable est une société à activités de leasing est de 98.315 euros et le montant de la taxe de mise en circulation de 67.160 euros. Étant donné que ces chiffres incluent les voitures de leasing de court terme ainsi que les voitures appartenant aux sociétés de leasing mais non données en leasing³³⁷, on en déduit que le montant des taxes réellement liées aux voitures de leasing opérationnel de long terme est minime, ce qui donne confirme le résultat de nos simulations. En effet, dans le scénario du statu quo (taxation en fonction de la région de localisation du siège social de la société de leasing), la Région Wallonne ne percevrait quasiment pas de taxe de circulation ou taxe de mise en circulation.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète. In de la Région wallonne : voitures immatriculées au nom de sociétés de leasing opérationnel de long terme ayant leur siège social en Wallonie (2019)

Avantages d'un compte VIP :

Taxe	Montant (en euros)	Nombre de voitures
1. Convertir le document en entier. taxe de circulation	98.315	412
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie. taxe de mise en circulation	67.170	153

Source : Service public de Wallonie - fiscalité

Nos recherches ont également permis de mettre en évidence un phénomène particulier concernant l'immatriculation des voitures de leasing opérationnel de court terme. En effet, en confrontant les données de la FEBIAC à celles de la Région Wallonne, nous nous sommes aperçus qu'un nombre important de voitures de leasing opérationnel de court terme qui apparaissaient dans les données d'immatriculations de la FEBIAC n'apparaissaient pas dans les données de la Région Wallonne, et qu'il y avait donc une différence importante entre les montants de la taxe de mise en circulation perçue en théorie et en pratique (de plus de 4,5 millions d'euros). Il s'avère que cette différence provient d'une pratique utilisée par certaines sociétés de leasing de court terme qui immatriculent des voitures en Wallonie avant de les exporter dans un autre État membre endéans les six mois, ce qui leur permet de récupérer la taxe de mise en circulation sur ces voitures. Le SPW Fiscalité a creusé la question et nous a informé que 7.103 véhicules avaient fait l'objet d'un dégrèvement total de la TMC et de l'Éco-malus en 2019 car ils avaient fait l'objet d'une expédition vers un autre État membre avec une immatriculation définitive dans l'État concerné. Cependant, comme notre analyse se cantonne aux voitures de leasing opérationnel de long terme pour les raisons explicitées précédemment, ce phénomène n'affecte pas notre analyse.

³³⁷ Précisons que la Région n'est pas capable de différencier entre les voitures données ou non en leasing et qu'elle applique donc le traitement applicable aux voitures particulières à toutes ces voitures.

Chapitre 6 : Estimation des pertes fiscales de la Région wallonne

Dans cette section, nous présentons les estimations des pertes de recettes pour la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation de la Région wallonne dans le système actuel. La Région wallonne prélève un montant infime de taxes sur les voitures de leasing opérationnel de long terme alors que, comme nous l'avons montré, un nombre important de résidents et d'employeurs wallons y ont recours.

Section 1 : Méthodologie et hypothèses de simulation

Pour chaque voiture du parc en septembre 2020 et chaque immatriculation en 2019, nous utilisons les caractéristiques de la voiture pour calculer les taxes de circulation et de mise en circulation dues selon le régime appliqué. Ces régimes sont :

1. le régime juridique applicable aux sociétés à activités de leasing redevables de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation, tel qu'il existait le 1^{er} janvier 2002, et que les Régions ont hérité de l'autorité fédérale.
2. le régime applicable en Région wallonne ;
3. le régime applicable en Région bruxelloise ;
4. le régime applicable en Région flamande.

Comme nous disposons du montant des taxes pour chaque voiture, les montants de la taxe calculés sont ensuite répartis entre les régions selon le critère désiré (siège social de la société de leasing, Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Néanmoins, il est nécessaire de formuler une série d'hypothèses car nous ne connaissons pas la région des utilisateurs de la voiture ou de son employeur pour toutes les voitures.

Comme le montre le **Tableau 41**, la région de domicile de l'utilisateur est inconnue pour 24,3% du parc des voitures de leasing opérationnel de long terme en septembre 2020, et plus spécifiquement pour 40,4% des voitures de sociétés de leasing bruxelloises, 17,7% des voitures de sociétés de leasing flamandes, et 100,0% des voitures de sociétés de leasing wallonnes.

Tableau 41 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing et le domicile de l'utilisateur (septembre 2020)

Région de localisation de la société de leasing	Région de résidence de l'utilisateur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	7,4%	35,6%	16,6%	40,4%	100%
Flandre	8,3%	56,9%	17,1%	17,7%	100%
Wallonie	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100%
Total	8,1%	50,7%	16,9%	24,3%	100%

Source : FEBIAC

Le **Tableau 42** montre que la région de localisation du siège social de l'employeur de l'utilisateur est inconnue pour 18,0% du parc des voitures de leasing opérationnel de long terme : pour 32,5% des voitures de sociétés de leasing bruxelloises, 12,1% des voitures de sociétés de leasing flamandes, et 100,0% des voitures de sociétés de leasing wallonnes.

Tableau 42 : Répartition des voitures de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation du siège social de la société de leasing et du siège social de l'utilisateur (septembre 2020)

Région de localisation du siège social de la société de leasing	Région de localisation de l'employeur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	19,9%	30,5%	17,2%	32,5%	100%
Flandre	26,4%	50,8%	10,7%	12,1%	100%
Wallonie	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100%
Total	24,5%	44,9%	12,6%	18,0%	100%

Source : FEBIAC

Le **Tableau 43** montre que la région de l'utilisateur est inconnue pour 32,8% des immatriculations en 2019, pour 52,6% des immatriculations de voitures de sociétés de leasing bruxelloises, 23,4% des sociétés de leasing flamandes et 100,0% des voitures de sociétés de leasing wallonnes.

Tableau 43 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing et le domicile de l'utilisateur (2019)

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP	Région de localisation de la société de leasing	Région de localisation de l'utilisateur				Total
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
1. Convertir le document en entier.	Bruxelles	5,7%	27,8%	13,8%	52,6%	100%
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.	Flandre	7,4%	52,9%	16,3%	23,4%	100%
	Wallonie	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100%
	Total	6,9%	44,9%	32,8%	100%	

Source : FEBIAC

Finalement, le **Tableau 44** montre que la région de localisation de l'employeur de l'utilisateur est inconnue pour 27,3% des immatriculations en 2019 : pour 47,2% des immatriculations de voitures de sociétés de leasing bruxelloises, 18,0% des sociétés de leasing flamandes et 100,0% des voitures de sociétés de leasing wallonnes.

Tableau 44 : Répartition des immatriculations de voitures neuves de leasing opérationnel de long terme selon la région de localisation de la société de leasing et du siège social de l'employeur de l'utilisateur (2019)

Région de localisation de la société de leasing	Région de localisation de l'employeur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	15,0%	24,7%	13,1%	47,2%	100%
Flandre	23,5%	48,4%	10,2%	18,0%	100%
Wallonie	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100%
Total	20,8%	40,8%	11,1%	27,3%	100%

Source : FEBIAC

Pour réaliser les simulations des recettes fiscales, nous faisons les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 1 :** toutes les voitures appartenant à des sociétés de leasing wallonnes sont utilisées par des résidents wallons employés par des entreprises ayant leur siège social en Wallonie.

Les informations étant manquantes pour toutes les voitures de sociétés de leasing wallonnes, nous travaillons sous cette hypothèse, ce qui a peu de conséquences car elle ne concerne que 19 des voitures du parc et deux immatriculations.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

Hypothèse 2 : nous utilisons la répartition par région du domicile de l'utilisateur ou de la localisation de son employeur des voitures connues pour répartir les montants des voitures inconnues des sociétés de leasing de chaque région.

1. Convertir le document en entier. Tableau 45, on peut constater que : 11,5 millions d'euros de taxe de circulation, calculée selon les paramètres du régime applicable aux sociétés à activités de leasing, sont attribuables à des voitures de sociétés de leasing bruxelloises mais ne peuvent être attribuées à une région en particulier en ce qui concerne l'employeur. Nous supposons donc que ce montant serait réparti, pour la localisation de l'employeur, sur les trois régions sur la base de la répartition des montants observés. Par exemple, la taxe sur les voitures de sociétés de leasing bruxelloises utilisées par un employé d'une société namande (11,9 millions) serait augmenté de 5,2 millions³³⁸ (et atteindrait donc 17,1 millions).
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

³³⁸ $11,5 * 11,9 / (7,7 + 11,9 + 6,7)$.

Tableau 45 : Répartition de la taxe de circulation annuelle, selon la région de localisation de la société de leasing et de l'employeur de l'utilisateur des voitures de leasing opérationnel de long terme (en euros)

Région de localisation de la société de leasing	Région de localisation de l'employeur				Total
	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Inconnue	
Bruxelles	7.723.830	11.860.462	6.684.560	11.475.965	37.744.813
Flandre	24.068.963	47.106.861	9.986.876	11.240.870	92.403.567
Wallonie	0	0	6.606	0	6.606
Total	31.792.793	58.967.323	16.678.043	22.716.835	130.154.987

Source : FEBIAC

- Hypothèse 3 : lors des estimations où un régime de taxation distinct est appliqué selon la région de résidence de l'utilisateur ou du siège social de son employeur, les montants de taxe pour les voitures dont l'information est manquante sont également inconnus car on ne sait pas quel régime appliquer à ces voitures. Pour pallier ce problème, nous posons l'hypothèse que, pour

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète!

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

- Hypothèse 4 : les voitures sont toutes immatriculées au nom de la société de leasing à laquelle elles appartiennent. En pratique, une liberté totale est laissée quant à l'immatriculation : elle

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

peut être réalisée au nom de la société de leasing, de l'utilisateur ou de l'employeur de l'utilisateur. Des informations précises ne sont pas disponibles sur le nombre exact de voitures pour lesquelles l'immatriculation ne serait pas faite au nom de la société de leasing mais d'après la FEBIAC, « pour la quasi-totalité des leasings opérationnels, l'immatriculation se fait au nom de la société de leasing et donc dans la localité où se trouve son siège social », et notre contact de Renta estime que 90% des immatriculations de voitures en leasing opérationnel sont effectuées au nom de la société de leasing. Ne disposant pas de données précises nous permettant d'estimer quelles voitures ne seraient pas immatriculées au nom de la société de leasing, nous travaillons donc sous l'hypothèse qu'elles le sont toutes. Néanmoins, nous avons vu que la Région Wallonne ne perçoit en pratique quasiment pas de taxe de circulation ou de mise en circulation, ce qui signifie que cette hypothèse n'a pas de conséquences pour mesurer ses pertes fiscales.

- Hypothèse 5 : les données que nous utilisons dans le cadre de notre analyse sont relatives au parc des voitures de leasing opérationnel de long terme (nous écartons, pour les raisons que nous avons précisées, les voitures de sociétés de leasing de court terme) en septembre 2020 et aux immatriculations en 2019. Pour des raisons de cohérence et de comparabilité, nous appliquons systématiquement les paramètres de calcul des taxes qui prévalaient entre le 1^{er} juillet 2019 et le 31 juin 2020.

Section 2 : Comparaison des recettes fiscales selon la région de localisation de la société de leasing, du domicile de l'utilisateur ou la localisation son employeur

Sous-section 1 : Recettes fiscales selon la région de localisation de la société de leasing

Ce scénario est celui du système actuel : les taxes de circulation et de mise en circulation sont prélevées dans la région où est établi le siège social de la société de leasing (sous l'hypothèse précédemment formulée que toutes les voitures sont immatriculées au nom de la société de leasing qui les détient). Nous calculons les montants de ces taxes sur la base de la législation applicable lorsque le redevable est une société à activités de leasing. Cependant, pour nous approcher au plus de la réalité, nous calculons les montants des taxes des voitures électriques avec le régime spécifique de la région concernée, comme l'effectuent en pratique, et de manière *contra legem*, les Régions. Les résultats des estimations sont les suivants :

Tableau 46 : Estimation de la répartition régionale au siège social de la société de leasing des recettes annuelles de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation relatives aux voitures de leasing opérationnel de long terme, avec traitement différencié des voitures électriques (en euros)

Recettes	Régions			Total
	Wallonie	Bruxelles	Flandre	
TMC selon la région de la société de leasing	3.345	25.640.772	51.551.451	77.195.568
Avantages d'un compte VIP :	0,0%	33,2%	66,8%	100%
1. Convertir le document en entier.	6.606	37.744.813	92.152.398	129.903.817
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.				
<i>En parts</i>	0,0%	29,1%	70,9%	100%
Total selon la région de la société de leasing	9.951	63.385.585	93.849	207.099.385
<i>En parts</i>	0,0%	30,6%	69,4%	100%

Source : FEBIAC

Le **Tableau 46** montre que dans le système actuel et en fonction de nos hypothèses, la Région wallonne percevrait annuellement 3.345 euros de taxe de mise en circulation (0,0% du montant total) et 6.606 euros de taxe de circulation (0,0% du montant total). Bruxelles percevrait 25,4 millions d'euros de taxe de mise en circulation (33,2% du total) et 37,7 millions d'euros de taxe de circulation (29,1% du total), et la Flandre 51,6 millions d'euros de taxe de mise en circulation (66,8% du total) et 95,2 millions d'euros de taxe de circulation (70,9%). Si l'on compare la répartition régionale des recettes de la taxe de circulation à la répartition régionale des voitures du parc (**Graphique 2**) à la région de localisation de la société de leasing, on remarque qu'elles sont similaires. La Flandre percevrait 70,9% des recettes sur 71,0% du parc et Bruxelles 29,1% des recettes sur 29,0% du parc.

Le même exercice est effectué pour la taxe de mise en circulation (**Graphique 21**) : Bruxelles percevrait 33,2% des recettes sur 32,1% des immatriculations, ce qui signifie que la taxe de mise en circulation moyenne perçue sur les voitures immatriculées par des sociétés de leasing bruxelloise est plus élevée. Ceci est dû d'une part, au fait que le traitement fiscal des voitures électriques est plus favorable en Flandre et, d'autre part, au fait que les voitures plus puissantes sont plus représentées parmi les immatriculations de sociétés de leasing bruxelloises (**Graphique 31**).

Sous-section 2 : Recettes fiscales selon le lieu de domicile de l'utilisateur

Le **Tableau 47** fournit la répartition des recettes si on prend l'hypothèse du lieu de domicile de l'utilisateur. Notons que le montant total de taxe perçue (206,5 millions) n'est pas le même que dans le scénario précédent (207,1 millions). Il le serait si le régime applicable lorsque le redevable est une société à activités de leasing était appliqué à toutes les voitures de manière identique, ce qui n'est pas le cas car le régime régional applicable aux voitures particulières est appliqué aux voitures électriques. Or, le régime flamand étant plus favorable aux voitures électriques et 67,2% des voitures électriques étant localisées en Flandre sur la base de la région de localisation du siège social de la société de leasing et 70,0% sur la base de la région de résidence de l'utilisateur, il est logique que le montant total prélevé soit plus faible au lieu de domicile car plus de voitures bénéficieraient de la taxation flamande avantageuse.

Dans ce scénario, la Région wallonne percevrait 18,0 millions d'euros de taxe de mise en circulation (23,5% du total) et 29,4 millions d'euros de taxe de circulation (22,6% du total). Bruxelles percevrait 8,7 millions d'euros de taxe de mise en circulation (11,3% du total) et 14,0 millions d'euros de taxe de circulation (10,8% du total), ce qui représente, par rapport au scénario de base, une baisse de 17,0 millions d'euros (-66,3%) et de 23,7 millions d'euros (-62,8%) respectivement. La Flandre percevrait 50,0 millions d'euros de taxe de mise en circulation (65,2% du total) et 86,5 millions d'euros de taxe de circulation (66,6% du total), ce qui représente, par rapport au scénario de base, une baisse de 1,6 millions d'euros (-3,0%) et de 5,6 millions d'euros (-6,1%) respectivement.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !
 Tableau 47 : Estimation de la répartition régionale au domicile de l'utilisateur des recettes annuelles de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation relatives aux voitures de leasing opérationnel de long terme, avec traitement différencié des voitures électriques (en euros)

Avantages d'un compte VIP :

Recettes	Régions			Total
	Wallonie	Bruxelles	Flandre	
1. Convertir le document en entier.				
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie domicile de l'utilisateur	17.985.641	8.648.691	49.996.363	76.630.695
<i>En parts</i>	23,5%	11,3%	Enlevez-%	100%
TC selon la région de domicile de l'utilisateur	29.351.196	14.032.527	86.519.473	129.903.196
<i>En parts</i>	22,6%	10,8%	66,6%	100%
Total selon la région de domicile de l'utilisateur	47.336.837	22.681.218	136.515.836	206.533.891
<i>En parts</i>	22,9%	11,0%	66,1%	100%

Source : FEBIAC

Si l'on compare la répartition régionale des recettes de la taxe de circulation à la répartition régionale des voitures du parc (**Graphique 4**) en fonction de la région de résidence de l'utilisateur, on observe qu'elles présentent peu de différence. Dans un système de taxation en fonction de la région de résidence de l'utilisateur, la Wallonie percevrait 22,6% des recettes sur 22,8% du parc, la Flandre 66,6% des recettes sur 66,4% du parc et Bruxelles 10,8% sur 10,8% du parc. Le même exercice est effectué pour la taxe de mise en circulation (**Graphique 23**) : la Wallonie percevrait 23,5% des recettes sur 23,8% des immatriculations, Bruxelles 11,3% des recettes sur 10,5% des immatriculations, et la Flandre 65,2% des recettes sur 65,7% des immatriculations. La taxe de mise en circulation moyenne plus élevée à

Bruxelles découle de la plus forte représentation de voitures puissantes parmi les immatriculations attribuables à des résidents bruxellois (**Graphique 32**).

Sous-section 3 : Recettes fiscales selon la localisation de l'employeur de l'utilisateur

Le **Tableau 48** montre la répartition des recettes au siège social de l'employeur de l'utilisateur de la voiture. Dans cette configuration, la Région wallonne percevrait 12,8 millions d'euros de taxe de mise en circulation (16,8% du total) et 21,0 millions d'euros de taxe de circulation (16,1% du total). Ceci représenterait, par rapport à la répartition au lieu de domicile de l'utilisateur, une diminution de 5,1 millions d'euros (-28,6%) et 8,4 millions d'euros (-28,5%) respectivement. Pour Bruxelles, la part du montant total de taxe de mise en circulation perçu serait de 31,4%, soit 24,1 millions d'euros, ce qui représenterait une augmentation de 15,5 millions d'euros (+178,6%) par rapport à la répartition au domicile de l'utilisateur mais une baisse de 1,5 millions (-6,0%) par rapport au scénario de base. La part bruxelloise du montant total de taxe de circulation serait de 29,6%, soit 38,5 millions d'euros, ce qui représenterait une augmentation de 24,5 millions d'euros (+174,4%) par rapport à la répartition au domicile de l'utilisateur et une diminution de 0,8 millions (-2,0%) par rapport au scénario de base. La Flandre percevrait 39,7 millions d'euros de taxe de mise en circulation (51,8% du total) ce qui représenterait, par rapport à la répartition au lieu de domicile de l'utilisateur, une diminution de 10,3 millions (-20,6%) et, par rapport au scénario de base, une diminution de 11,8 millions d'euros (-23,0%). Elle percevrait 70,5 millions d'euros de taxe de circulation (54,2% du total), ce qui représenterait, par rapport à la répartition au lieu de domicile de l'utilisateur, une diminution de 16,0 millions (-18,5%) et, par rapport au scénario de base, une diminution de 21,7 millions d'euros (-23,5%).

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Tableau 48 : Estimation de la répartition régionale au siège de l'employeur de l'utilisateur des recettes de circulation et de taxe de mise en circulation relatives aux voitures de leasing opérationnel de long terme, avec traitement différencié des voitures électriques (en euros)

1. Convertir le document en entier. 2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.	Régions			
	Wallonie	Bruxelles	Flandre	Total
Recettes TMC selon la région de l'employeur de l'utilisateur	12.844.554	24.099.500	35.996	76.630.058
<i>En parts</i>	16,8%	31,4%	51,8%	100%
TC selon la région de l'employeur de l'utilisateur	20.981.460	38.500.572	70.478.081	129.960.113
<i>En parts</i>	16,1%	29,6%	54,2%	100%
Total selon la région de l'employeur de l'utilisateur	33.826.014	62.600.080	110.164.077	206.590.171
<i>En parts</i>	16,4%	30,3%	53,3%	100%

Source : FEBIAC

Si l'on compare la répartition régionale des recettes de taxe de circulation à la répartition régionale des voitures du parc (**Graphique 6**) à la région de l'employeur de l'utilisateur, on observe à nouveau qu'elles sont similaires. Dans un système de taxation à la région de l'employeur de l'utilisateur, la Wallonie percevrait 16,1% des recettes de taxe de circulation sur 16,0% du parc, la Flandre 54,2% des recettes sur 54,1% du parc et Bruxelles 29,6% des recettes sur 29,8% du parc. Le même exercice réalisé pour la taxe de mise en circulation (**Graphique 25**) montre que la Wallonie percevrait 16,8% des recettes sur

16,4% des immatriculations, Bruxelles 31,4% des recettes sur 28,6% des immatriculations, et la Flandre 51,8% des recettes sur 55,0% des immatriculations, Bruxelles bénéficiant encore une fois de la surreprésentation des voitures puissantes par rapport à la Flandre (**Graphique 33**).

Le **Tableau 49** synthétise les résultats des trois simulations. On constate que le scénario le plus favorable pour la Région wallonne est l'imposition en fonction du domicile de l'utilisateur, avec une augmentation des recettes de l'ordre de 47,3 millions d'euros par rapport à la situation actuelle. Un tel scénario se solderait par une perte pour la Région bruxelloise de plus de 40 millions d'euros et pour le Gouvernement flamand de plus de 7 millions d'euros. Le prélèvement en fonction de la localisation du siège social de l'employeur augmenterait les recettes wallonnes de 33,8 millions d'euros par rapport au statu quo. Elle entraînerait une baisse des recettes bruxelloises de 0,8 millions mais une baisse des recettes flamandes de 33,6 millions.

Tableau 49 : Estimation de la répartition régionale au siège de la société de leasing des recettes annuelles de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation relatives aux voitures de leasing opérationnel de long terme, avec traitement différencié des voitures électriques (en euros), et différences avec répartition au domicile de l'utilisateur et au siège social de l'employeur

	Régions		
	Wallonie	Bruxelles	Flandre
Recettes totales selon le			
Siège de la société de leasing	9.951	63.385.585	143.703.849
Avantages d'un compte VIP :			
Écart avec répartition selon le			
1. Convertir le document en entier. Domicile de l'utilisateur	+47.326.885	-40.704.367	-7.188.012
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie. Siège de l'employeur	+33.816.063	-785.505	-33.539.772

Source : FEBIAC

Il apparaît donc que tout changement dans la localisation est favorable à la Région wallonne et défavorable aux Régions bruxelloise et flamande. Cependant, l'imposition au domicile de l'utilisateur est nettement plus désavantageuse pour Bruxelles que l'imposition au siège de l'employeur (Bruxelles bénéficiant de son rôle de centre économique) tandis que l'imposition au domicile de l'utilisateur s'avère moins désavantageuse pour la Flandre que l'imposition au siège de l'employeur. Rappelons que ces simulations sont celles de la situation telle qu'elle est à l'heure actuelle. Si le projet bruxellois *SmartMove* venait à être implémenté, la taxe de circulation pour les véhicules de personnes établies en Région de Bruxelles-Capitale et la taxe de mise en circulation pour la plupart de ces véhicules seraient supprimées et un prélèvement kilométrique mis en place, ce qui aurait pour effet un rééquilibrage des flottes de voitures, les sociétés souhaitant éviter une double imposition, favorable à Bruxelles³³⁹.

Sous-section 4 : Recettes fiscales selon le lieu de domicile de l'utilisateur et l'imposition régionale

Finalement, le **Tableau 50** montre les résultats de la simulation en termes de recettes fiscales au lieu de domicile du conducteur si les voitures étaient traitées selon les régimes régionaux. Dans ce cas de figure, les recettes de la Région wallonne s'élèvent à 47,6 millions, soit une augmentation de 260.000 euros par rapport à une taxation sur le régime du leasing, entièrement attribuable à l'Éco-malus ajouté à la

³³⁹ Voy. le Chapitre 3, section 4, sous-section 8.

taxe de mise en circulation. Bruxelles prélèverait le même montant qu'avec une taxation selon le régime applicable aux voitures en leasing car il n'y a pas de différence entre les deux systèmes. Finalement, la Flandre prélèverait un montant plus faible en matière de taxe de mise en circulation (-9,3 millions) mais un montant plus élevé pour la taxe de circulation (+3,5 millions). Au total, le montant prélevé par la Flandre serait plus faible de 5,7 millions d'euros. À l'échelle nationale, les taxes prélevées seraient plus basses de 5,5 millions d'euros en comparaison avec une taxation selon le régime applicable au redevable qui est une société à activités de leasing et selon le domicile de l'utilisateur.

Tableau 50 : Estimation de la répartition régionale au domicile de l'utilisateur des recettes annuelles de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation relatives aux voitures de leasing opérationnel de long terme, avec application des régimes régionaux

Recettes	Régions			Total
	Wallonie	Bruxelles	Flandre	
TMC selon la région de domicile de l'utilisateur	18.245.074	8.648.691	40.725.948	67.619.714
TC selon la région de domicile de l'utilisateur	29.351.196	14.032.527	90.041.942	133.425.664
Total selon la région de domicile de l'utilisateur	47.596.270	22.681.218	130.767.890	201.045.377
Avantages d'un compte VIP :	23,7%	11,3%	65,0%	100%

Source : FEBIAC

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

Conclusions finales

- Depuis le 1er janvier 2002, les régions ont fait usage, à des degrés divers, de leur compétence pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations :
 - la Région flamande a profondément réformé son régime fiscal afin de le mettre en adéquation avec ses objectifs environnementaux ;
 - les Régions wallonne et bruxelloise ont quelque peu modifié leurs législations sans apporter néanmoins de changement majeur. Les taxes de circulation et de mise en circulation sont toujours calculées en fonction de la puissance du véhicule.
 - le régime d'exception prévu pour les redevables qui sont des sociétés à activités de leasing demeure inchangé depuis le 1^{er} janvier 2002 à défaut d'accord de coopération conclu par les trois Régions.
- Le critère de localisation prévu par la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (« LSF ») est censé constituer un garde-fou contre une concurrence fiscale déloyale ou dommageable entre les trois Régions et éviter ainsi le risque de migration fiscale et de délocalisation.

Ainsi localise-t-on les TC et TMC « à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé³⁴⁰ ».

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Une grande liberté de choix est cependant offerte quant à la personne reprise dans le certificat d'immatriculation. Il peut s'agir du propriétaire du véhicule ou de son utilisateur. De la sorte, il est tout à fait concevable que la personne identifiée sur le certificat d'immatriculation ne soit pas le conducteur (habituel) du véhicule. Ce constat se vérifie d'autant plus lorsque la personne reprise comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule est une personne morale.

À ce jour, l'identité du conducteur effectif d'un véhicule est inconnue des autorités.

Les opérateurs économiques peuvent, en l'état actuel de la législation, choisir le régime fiscal qui leur sera applicable et donc opérer un réel shopping au sein des différentes législations. De cette façon, l'objectif de la réserve de compétence au profit d'un accord de coopération (pour les sociétés à activités de leasing), à savoir l'évitement d'une concurrence fiscale, n'est pas atteint. Autrement dit, le critère de localisation est manqué, de manière à priver d'effet le garde-fou en question.

Enlevez-

- L'état actuel des différentes législations **favorise la concurrence fiscale entre les Régions**. Certes, hormis la Flandre, les deux autres Régions n'ont que très peu modifié leur législation concernant les taxes de circulation et de mise en circulation, ce qui réduit la possibilité de concurrence fiscale à ce stade. Néanmoins, lorsque les Régions useront davantage de leur compétence législative et modifieront leur législation, une concurrence sérieuse pourrait voir le jour.
- La Région de Bruxelles-Capitale a récemment émis le souhait de modifier son régime de taxation et d'opter pour un système de prélèvement kilométrique. Ce dernier s'accompagnerait de la suppression des taxes de mise en circulation (sauf exceptions limitées) et de circulation pour les véhicules immatriculés sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale.

Si ce changement de législation venait à voir le jour, la concurrence fiscale entre les Régions pourraient s'accroître de manière sensible.

³⁴⁰ Article 5, §2, 10° et 11° de la LSF.

- En l'état actuel des différentes législations, il demeure délicat d'identifier le conducteur d'un véhicule. Aucune base de données n'est mise à disposition de l'administration, fédérale ou régionale, quant au conducteur du véhicule en réalité.
- Nos recherches nous ont permis de mettre en évidence la grande latitude dont bénéficient les sociétés de leasing, principalement les sociétés de leasing opérationnel. Ces dernières sont libres de choisir leur régime fiscal et donc d'immatriculer leurs véhicules dans les Régions qu'elles souhaitent.
- Le problème demeure la multiplication des autorités législatives qui interviennent dans cette complexe situation, à savoir les Régions en matière d'impôts régionaux mais aussi l'autorité fédérale quant à la législation relative à l'immatriculation.
- Le parc automobile belge compte, en septembre 2020, 407.400 voitures de leasing opérationnel de long terme. Les voitures de sociétés flamandes de leasing représentent 71,0% des voitures de leasing opérationnel de long terme et les voitures de sociétés bruxelloises 29,0%. La part wallonne est négligeable (19 voitures).
- Nous estimons, sur la base des voitures pour lesquelles l'information est disponible (75,7% du total), que 10,8% des voitures de leasing opérationnel sont utilisées par des résidents bruxellois, 66,4% par des résidents flamands et 22,8% par des résidents wallons. Sur la base des voitures pour lesquelles l'information est disponible (82,0% du total), nous estimons que 29,8% des voitures de leasing opérationnel de long terme sont utilisées par des employés d'entreprises d'entreprises wallonnes.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète!

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

120.567 voitures neuves de leasing opérationnel de long terme ont été immatriculées en Belgique en 2019. Les voitures de sociétés de leasing localisées en Flandre représentaient 67,9% des voitures neuves de leasing opérationnel de long terme immatriculées et les voitures de sociétés bruxelloises 32,1%. La part wallonne était négligeable (2 voitures).

Nous estimons, sur la base des voitures pour lesquelles l'information est disponible (67,2% du total), que 10,5% des voitures de leasing opérationnel de long terme nouvellement immatriculées étaient utilisées par des résidents bruxellois, 66,4% par des résidents flamands et 23,8% par des résidents wallons. Sur la base des immatriculations pour lesquelles l'information est disponible (72,7%, du total) nous estimons que 29,6% des voitures neuves de leasing opérationnel de long terme immatriculées en 2019 étaient utilisées par des employés d'entreprises bruxelloises, 55,0% par des employés d'entreprises flamandes et 16,4% par des employés d'entreprises wallonnes.

Enlevez-

- Les recettes fiscales de la Région wallonne relatives aux voitures de leasing opérationnel de long terme seraient donc infimes. Cela se vérifie dans les données transmises par son administration. Par ailleurs, il apparaît qu'un nombre important (plus de 7.000) de véhicules ont été immatriculés en 2019 pour ensuite être exportés vers un autre État membre endéans les six mois, donnant lieu à un dégrèvement de la taxe de mise en circulation.
- D'après nos estimations, la Région wallonne percevrait annuellement, dans la situation actuelle, 3.345 euros de taxe de mise en circulation (0,0% du montant total) sur les voitures de leasing opérationnel de long terme et 6.606 euros de taxe de circulation (0,0% du montant total). Bruxelles percevrait 25,4 millions d'euros de taxe de mise en circulation (33,2% du total) et 37,7 millions d'euros de taxe de circulation (29,1% du total), et la Flandre 51,6 millions d'euros de taxe de mise en circulation (66,8% du total) et 95,2 millions d'euros de taxe de circulation (70,9%).
- Une perception selon le lieu de domicile de l'utilisateur, avec application des régimes régionaux, verrait la Région wallonne prélever 18,2 millions d'euros de taxe de mise en circulation sur les

voitures de leasing opérationnel de long terme (27,0% du total) et 29,3 millions d'euros de taxe de circulation (22,0% du total). Bruxelles prélèverait 8,7 millions d'euros de taxe de mise en circulation (12,8% du total) et 14,0 millions d'euros de taxe de circulation (11,33% du total). La Flandre prélèverait un montant de taxe de mise en circulation de 40,7 millions d'euros (60,2% du total) et 90 millions d'euros de taxe de circulation (67,5% du total).

- Dans l'état actuel des choses (une implémentation du projet bruxellois *SmartMove* pouvant avoir des effets majeurs de concurrence fiscale et de rééquilibrage), tout changement de la localisation de l'imposition (selon la localisation du domicile de l'utilisateur ou du siège social de son employeur) serait favorable à la Région wallonne et défavorable aux deux autres Régions. Une imposition à la région du domicile de l'utilisateur serait la plus favorable à la Région wallonne et la plus défavorable à Bruxelles, tandis qu'une imposition à la région du siège social de l'employeur de l'utilisateur serait la plus favorable à Bruxelles et la plus défavorable à la Flandre.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP :

1. Convertir le document en entier.
2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

Enlevez-

Bibliographie

I. Jurisprudence :

- Mons, 26 juin 1991, *R.D.C.*, 1992, pp. 615.
- Mons, 27 mai 1992, *R.D.C.*, 1993, p. 261.
- Cass., 17 juin 1993, *R.C.J.B.*, 1996, pp. 234-261.

II. Doctrine :

- Bourgeois, M. et Bayenet, B., « Réforme de la fiscalité automobile, la longue route vers une fiscalité durable », *Région wallonne – RVE H2017*, 2019, 369 p.
- Bruyns, F., « La location-financement ou leasing mobilier », in C. Jassogne, *Traité pratique de droit commercial*, 2^{ème} ed., t. 1, Waterloo, Kluwer, 2009, 1296 p.
- Delvaux, G. et Janssens, C., « La comptabilisation des contrats de location-financement », in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman en A. Verbeke, *Handboek leasing*, Recht en onderneming, 23, Brugge, Die Keure, 2007, 697 p.
- Kohl, B., « Le leasing financier et son harmonisation par UNIDROIT », in E. Dirix & Y.-H., Leleu (éds), *Rapports belges au Congrès de l'Académie internationale de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 2011, 518 p.

Ceci est un filigrane pour la version d'essai, achetez pour obtenir une version complète !

Avantages d'un compte VIP 8, n°1555, p8.

- Puigelier, C., *Dictionnaire juridique*, Larcier, Bruxelles, 2015, 1070 p.

1. Convertir le document en entier.

- Vanhoye, K., « Leasing : een complexe bijzondere overeenkomst » in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman en A. Verbeke, *Handboek leasing*, Recht en onderneming, 23, Brugge, Die Keure, 2007, 697 p.

2. Aucun filigrane sur les documents de sortie.

- Van Itterbeek, B., « Toepassing – Structuur » in P. Beselaere, O. Lenaerts, B. Tilleman en A. Verbeke, *Handboek leasing*, Recht en onderneming, 23, Brugge, Die Keure, 2007, 697 p.

Enlevez-