



# MEMORANDUM

## Elections fédérales et régionales

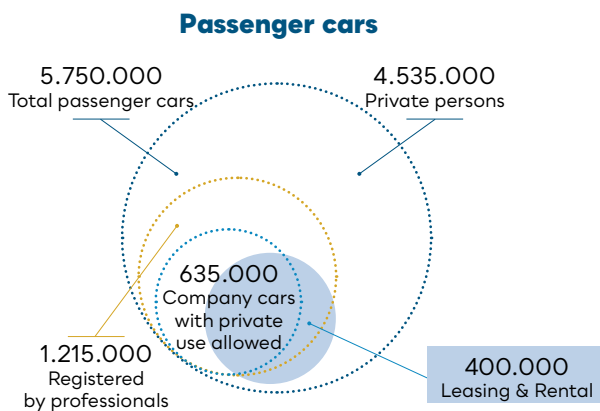
26 MAI 2019

# Introduction

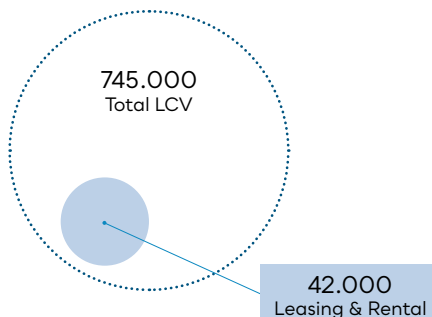
Le 26 mai 2019, des élections auront lieu pour élire les parlementaires européens, le Parlement fédéral belge et les Parlements régionaux.

Le Brussels Studies Institute a calculé qu'il y avait 635 000 voitures de société (voitures personnelles) circulant en Belgique. Cela fait 11% sur un total de 5,75 millions de voitures roulants en Belgique. Les voitures de société représentent toutefois la moitié des véhicules nouvellement immatriculés. Leur importance économique ne peut donc être sous-estimée. Les voitures de leasing représentent la plus grande partie des voitures de société.

Renta représente les intérêts des sociétés de leasing et des sociétés de location de voitures. Plus de 95% des véhicules en location à court et long terme sont détenus par les membres de Renta.



### Light Commercial Vehicles



Durant les précédentes législatures, un certain nombre d'initiatives législatives ont eu un impact sur le marché des voitures de société et des véhicules des utilisateurs professionnels:

- Adaptation de la déductibilité de l'impôt sur les sociétés et de l'impôt des personnes physiques pour les indépendants (à partir de l'exercice d'imposition 2021).
- Adaptation du taux d'émission de CO2 pour certains véhicules hybrides avec un impact sur l'impôt des personnes physiques (Avantage de toute nature) et sur la déductibilité de l'impôt des sociétés et l'impôt des personnes physiques des indépendants (à partir de l'exercice d'imposition 2021).
- Nouvelle réglementation européenne concernant le cycle d'essais qui enregistre la consommation et les émissions des voitures personnelles (en 2018 et les camionnettes à partir de 2019), appelée procédure "WLTP".
- Augmentation des taxes d'accises sur le diesel.
- Introduction de l'allocation de mobilité ("cash for car", 2018).
- Introduction planifiée du Budget mobilité (2019).
- Adaptation de la fiscalité automobile en Région flamande.

En outre, un certain nombre de facteurs sociétaux et environnementaux affectent ces temps-ci le secteur des voitures de sociétés et des véhicules de location:

- Le changement de carburant pour les nouveaux véhicules achetés (élimination du diesel, électrification,...).
- L'émergence de moyens de transports alternatifs et le passage de la propriété d'un moyen de transport à son utilisation (car sharing, vélos, private lease, mobility as a service,...).
- Evolution de la législation urbaine/communale sur les véhicules autorisés (Low Emission Zones, plans de circulation).
- Evolution technologique (voitures connectées, autonomes,...).
- Congestion accrue.
- Augmentation de l'attention portée à l'environnement: localement (Nox, particules fines, ...) et globalement (CO2).
- Augmentation de la répression - contrôle des véhicules par le gouvernement (ANPR, contrôle des trajets, éthylotest antidémarrage, amendes plus élevées et augmentation de la probabilité d'être sanctionné, ...).
- Menace terroriste et attention accrue portée à l'identification du conducteur, avec en même temps un renforcement des droits des utilisateurs concernant le respect de leur vie privée.

- Mise en évidence et prise de conscience de certains groupes d'intérêts et de la presse sur la voiture de société en tant que "problème", en tant que cause de l'inégalité fiscale, de la congestion et de source de pollution. Ce discours met la pression sur le plan politique.

## Les fers de lance de Renta

Le secteur du leasing et de la location de véhicules veut:

- s'engager activement pour promouvoir l'**écologisation** des flottes des entreprises, avec une vision éco-réaliste qui consiste en une transition progressive vers les technologies les plus durables et les moins polluantes.
- aider les entreprises et les utilisateurs des voitures de société à opter pour des solutions de remplacement ou des options susceptibles de **réduire le nombre de kilomètres parcourus** en voiture.
- que les mesures qui améliorent la durabilité **n'affectent pas la liberté de choix individuelle en termes de mobilité.**
- aider le gouvernement à **faciliter l'identification des conducteurs** de voitures de leasing ou de location.
- avoir un **rôle de soutien actif dans les développements technologiques** du secteur de la mobilité, tels que la participation à "mobility as a service", les véhicules autonomes, etc.
- continuer à **donner de l'oxygène** autant aux grandes **entreprises** qu'aux PME, mais aussi aux indépendants **et aux particuliers**, afin d'utiliser les solutions de mobilité et la mobilité automobile de manière simple et économique.
- coopérer à des initiatives qui **protègent mieux le consommateur.**

Le secteur du leasing et de la location de véhicules demande aux autorités:

- Un système fiscal **plus simple, clair et stable** pour la mobilité des entreprises.
  - La suppression de l'allocation de mobilité inutile (cash4car).
  - La suppression du régime des "faux hybrides".
  - Des formules simplifiées pour le calcul de l'avantage de toute nature et la cotisation CO2. Miser pleinement sur le critère "vert" lors de la détermination de l'avantage de toute nature, c'est-à-dire supprimer le

prix catalogue. En effet, ce dernier désavantage les voitures vertes les plus chères.

- Une déductibilité de la TVA plus favorable aux alternatives vertes.
  - Un régime fiscal équitable pour le passage des normes d'émission NEDC vers WLTP comme base de calcul pour la fiscalité des voitures de société, de sorte que les nouveaux véhicules ne soient pas pénalisés en raison d'une autre méthode d'essai.
  - Des accords clairs au début de la législature qui restent valables pour toute la durée du mandat du gouvernement.
- Remédier à la **congestion routière**.
    - Investir dans les infrastructures routières :
      - Exécution rapide des travaux prévus sur le ring de Bruxelles et d'Anvers.
      - Réalisation de quick wins.
      - Traiter la dégradation de l'infrastructure bruxelloise.
      - Finaliser les investissements dans le RER et étendre et optimiser l'infrastructure de stationnement autour des gares.
    - Inclure tous les deux-roues motorisés dans le deuxième pilier du budget mobilité.
    - Étendre le budget mobilité aux non-ayants droit à une voiture de société, aux indépendants et aux chefs d'entreprise indépendants.
    - Instaurer un plan de mobilité pour toutes les entreprises.
    - Passer de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation annuelle à un système de taxe kilométrique intelligente. Pour Renta, il est essentiel que le principe du «quid pro quo» soit appliqué. En échange de ce qu'il paie, l'utilisateur doit également recevoir à la place une réduction du temps de déplacement.
  - Une **amélioration des règles** de sorte que les loueurs, les locataires et les conducteurs sachent clairement à quoi ils doivent s'attendre et à quel moment:
    - Acceptation du code de conduite pour le leasing privé établi par le secteur.

- Mise en place d'un cadre réglementaire pour les voitures partagées.
  - Aucune atteinte à la propriété des véhicules en cas d'infraction ou autre manquement de la part du locataire ou du conducteur.
- Une meilleure gestion des **infractions et prévention des délits**.
    - Système d'enregistrement obligatoire du conducteur habituel d'un véhicule pour toutes les personnes morales (via FMS ou autre).
    - Accès des sociétés de leasing et des propriétaires aux données du permis de conduire des conducteurs (via une carte d'identité électronique ou autre) afin d'éviter l'utilisation illicite de voitures de location et de leasing par des personnes qui (temporairement) ne sont pas autorisées à conduire.
    - Si un titulaire de plaque d'immatriculation étant personne morale a communiqué préalablement l'identité de la personne qui conduit le véhicule aux autorités, dans ce cas, la responsabilité liée à cette plaque d'immatriculation doit être transférée à cet utilisateur.

Ce problème se présente pour:

- certaines amendes étrangères.
  - les sanctions administratives communales.
  - les rétributions communales et régionales (tels que les frais de stationnement, la taxe kilométrique, les pénalités pour nuisance et probablement d'autres à l'avenir).
- **Promouvoir** la mise en œuvre d'**innovations** et de développements technologiques.
    - Soutenir l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques.
    - Adapter le cadre législatif afin que les véhicules autonomes puissent rouler sur nos routes.
  - Une politique **eco-réaliste**:
    - Ne pas exclure les technologies de propulsion, mais récompenser ce qui est meilleur pour l'environnement.



- Les zones à faibles émissions doivent connaître des réglementations cohérentes dans tout le pays.
- Priorité à la mise hors service des véhicules les plus anciens en premier. Il est utile de mettre l'accent sur l'écologisation des véhicules neufs, mais le remplacement des véhicules anciens par des voitures "jeunes" a un impact plus important sur l'environnement.