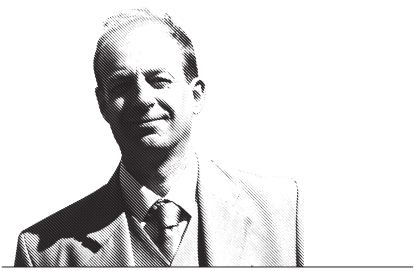


La réponse politique à VW ressortit de la chirurgie lourde



NICOLAS DE SADELEER

Professeur ordinaire à l'Université Saint-Louis, chaire Jean Monnet

Si il a suscité à la fois l'émoi des consommateurs et le courroux des pouvoirs publics américains (le département de la Justice pourrait entamer des poursuites judiciaires pour la violation du Clean Air Act), le scandale de la falsification par VW des émissions d'oxyde d'azote (NOx) de ses véhicules diesel n'a pas encore fini de défrayer la chronique. Alors que les 28 États membres et la Commission européenne n'avaient rien décelé, l'alerte est venue la semaine dernière des autorités d'un pays connu pour sa gabegie énergétique. Le moment n'aurait pu être mieux choisi: d'une part, cet esclandre jette le discrédit sur l'UE à la veille de la COP 21 de Paris, d'autre part, elle la déforce dans ses négociations avec les États-Unis sur le futur traité TTIP dont un des 23 chapitres a l'ambition de créer un marché transatlantique pour les voitures.

Émouvant l'opinion publique à la fois par le caractère immoral des procédés employés et par la personnalité des responsables, ce secret de polichinelle ne saurait pourtant se résumer à une simple manipulation de données techniques en vue de gagner des parts de marché aux États-Unis. Il jette une lumière crue sur la nature imparfaite, voire obsolète, des normes européennes limitant les polluants émis par les véhicules particuliers et utilitaires dans le dessein de protéger la santé humaine tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur. Donneuse de leçons en matière d'environnement, l'UE se retrouverait-elle alors, à son corps défendant, dans le rôle de l'arroseur arrosé? Poser la question, c'est déjà y répondre.

En sus d'une structure de marché notablement différente de part et d'autre (la part de véhicules fonctionnant au diesel n'est que d'1% aux États-Unis alors qu'elle est de 53% dans l'UE), les différences d'approche réglementaire des deux côtés de l'Atlantique sont frappantes.

Si les normes d'émission de NOx ne sont guère différentes (80 mg par km parcouru en vertu de la norme Euro 6 de 2014 et 50 mg par mile parcouru aux États-Unis), des différences notables opposent les deux procédures d'homologation. Décentralisé, le droit de l'UE confie aux 28 autorités nationales de réception («réception communautaire par type») l'homologation de la conformité des véhicules notamment aux normes antipollution découlant de règlements de l'UE qui sont régulièrement adaptés au progrès technique. En revanche, ce sont les constructeurs américains qui certifient la conformité de leurs véhicules aux normes fédérales antipollution, ce qui n'empêche pas, contrairement au droit européen, des contrôles ex post (EPA Verify System). Mais c'est assurément la nature des tests New European Driving

Cycle (NEDC) réalisés jusqu'à ce jour en laboratoire qui se trouve au cœur de la tempête. À la différence de tests américains, les tests imposés par NEDC (accélération, décélérité, charge, etc.), sont difficilement reproductibles en conditions réelles de conduite.

Désireuses de remédier rapidement à cette carence, les institutions de l'UE comptent remplacer les tests NEDC par des tests en «Real Driving Emission». Le 23 septembre, la Commission ENVI du Parlement européen a voté avec une écrasante majorité en faveur de nouvelles limites pour certains polluants, notamment les NOx, et de l'application de procédures d'essai en situation réelle d'ici 2017. Ce processus reflétant les conditions réelles de conduite suffira-t-il pour redorer le blason de l'UE?

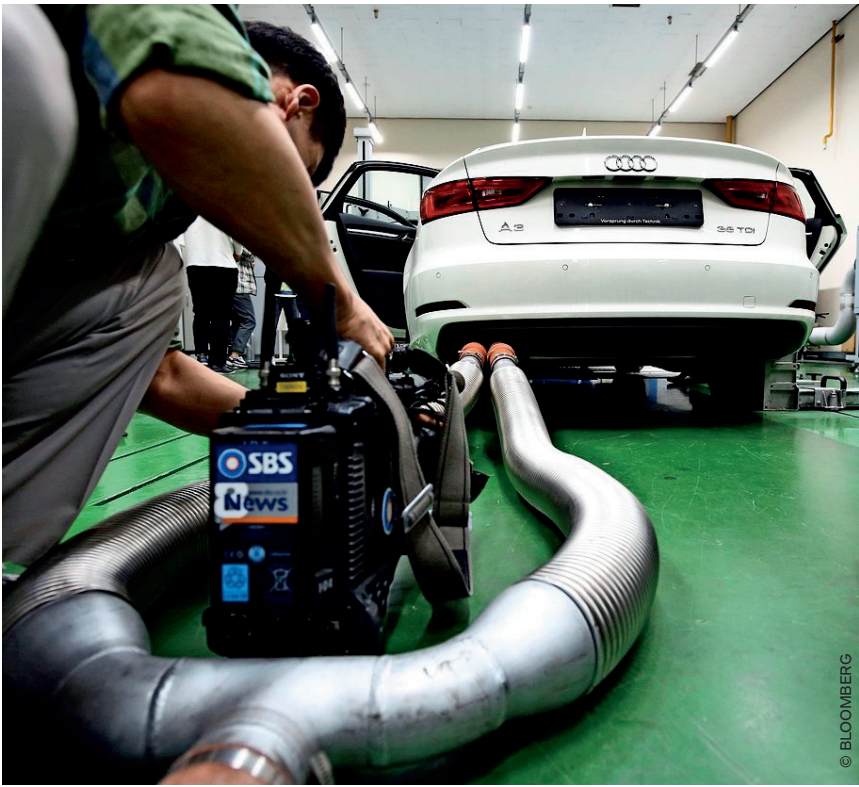
Et la santé dans tout ça?
Alors que la chirurgie lourde s'impose, l'homéopathie ne devrait pas être à l'heure. Tout d'abord, il convient d'emblée

D'une part, cet esclandre jette le discrédit sur l'UE à la veille de la COP 21 de Paris. D'autre part, elle la déforce dans ses négociations avec les États-Unis sur le futur traité TTIP dont un des 23 chapitres a l'ambition de créer un marché transatlantique pour les voitures.

de remédier aux faiblesses des contrôles nationaux en obligeant tous les États à mener des enquêtes et en créant une autorité européenne de contrôle, comme l'UE l'a fait dans le domaine vétérinaire à la suite de la crise de la vache folle. Ensuite, les contrôles ne devraient pas être limités à la première mise en circulation des véhicules; à l'instar des États-Unis, des contrôles ex post s'imposent. C'est à ce prix que la crédibilité du secteur automobile sera restaurée.

Enfin, l'arbre ne doit pas cacher la forêt. Les débats techniques extrêmement alambiqués sur les tests d'homologation ne peuvent escamoter la raison d'être des limitations de rejets de NOx par les véhicules. Les seuils Euro 6 applicables aux 28 États membres (80 mg par km parcouru) n'ont de sens que s'ils permettent d'atteindre les objectifs de qualité qui s'imposent aux autorités nationales en vertu d'une directive 2001/18 prévoyant des plafonds d'émission. Ces objectifs de qualité ont été adoptés en vue de diminuer les impacts de plusieurs polluants sur la santé humaine. Faut-il rappeler que l'on compte plus de 400.000 décès prématurés par an en Europe en raison de l'exposition à la pollution atmosphérique. Or, c'est là où le bât blesse: 12 États membres, dont la Belgique, ne respectent pas les plafonds d'émission prescrits par la directive, notamment celui concernant le NOx. Une procédure d'infraction a d'ailleurs été intentée par la Commission contre l'État belge s'agissant des dépassements répétés des seuils prévus par la directive, dépassements qui d'après les évaluations régionales sont notamment dus à l'importance du parc diesel dans notre pays.

Aussi serait-il temps que l'on prenne au sérieux la nécessité de concilier le marché intérieur et le développement durable, tant pour des raisons de santé que de concurrence internationale. Les défaillances d'une société privée, aussi outrageantes soient-elles, ne peuvent occulter l'impéritie des pouvoirs publics. Au lieu de verser des larmes de crocodiles, il leur faut tirer les leçons de ce fiasco et rasséréner les marchés au moyen d'une politique publique ambitieuse.



Les normes européennes en matière de pollution des voitures sont obsolètes.

À quand une harmonisation fiscale européenne sur la double imposition des dividendes?



PATRICE DELACROIX & OLIVIER HERMAND
Partners PwC

Ces dernières années, la Belgique a connu un nombre important de rachats de sociétés belges par des groupes étrangers. La conséquence directe de cette tendance est que de plus en plus d'investisseurs belges perçoivent des dividendes provenant de l'étranger.

Malheureusement, ce paiement transfrontière donne souvent lieu à une double imposition: d'une part, le pays d'où provient le dividende taxe celui-ci à la source; d'autre part, le pays de résidence de l'investisseur (par hypothèse ici la Belgique) intègre le dividende dans sa base imposable à l'impôt sur les revenus.

Ce problème, connu de longue date, a fait l'objet de nombreuses démarches devant les instances judiciaires, aboutissant généralement devant la Cour de justice de l'Union européenne, avec des succès variables pour les contribuables belges. Les démarches visant à supprimer la double imposition concernent soit les États de la source des dividendes étrangers, soit la Belgique en tant qu'État de résidence du contribuable.

Dans ce dernier cas, la Cour a souvent accepté la double imposition juridique internationale car la Belgique taxe indistinctement au précompte mobilier (et au même taux) les dividendes, quelle que soit leur origine (belge ou étrangère), ce qui ne pouvait, aux dires de la Cour, lui être reproché. La Belgique a par exemple évité la condamnation à de multiples reprises dans les fameux arrêts Kerckhaert-Morres (14 novembre 2006) et Damseaux (16 juillet 2009).

En revanche, la double imposition a souvent pu être contestée avec succès lorsque le traitement appliqué par l'État de la source génèrait une différence de traitement défavorable à l'investisseur étranger par rapport à un investisseur résident.

Condamnation des Pays-Bas dans l'affaire Miljoen

L'arrêt Miljoen rendu le 17 septembre dernier (C-10/14) est une nouvelle étape dans cette problématique. Cet arrêt concerne des paiements de dividendes provenant des Pays-Bas faits notamment à des personnes physiques établies en Belgique (outre la Société Générale établie en France).

Aux Pays-Bas, les dividendes font l'objet

de trois impôts différents: ils font d'une part l'objet d'une retenue à la source (l'impôt sur les dividendes, comparable au précompte mobilier belge) et sont d'autre part intégrés à la base imposable soit de l'impôt des sociétés soit de l'impôt des personnes physiques. Résidents et non-résidents sont indistinctement soumis à l'impôt sur les dividendes. En revanche, seuls les résidents sont soumis le cas échéant à l'impôt des personnes physiques ou à l'impôt des sociétés de sorte que seuls les résidents peuvent imputer l'impôt sur les dividendes (retenu à la source) sur l'impôt des personnes physiques ou l'impôt des sociétés selon le cas. Dès lors, l'impôt sur les dividendes est en réalité, dans leur chef, une simple avance sur impôt. Par contre, pour les non-résidents, l'impôt sur les dividendes constitue un impôt définitif.

Dans cette affaire, la Cour a comparé la charge fiscale supportée par un résident à l'occasion du paiement d'un dividende à celle supportée par un non-résident, et ce au regard des différents éléments du régime fiscal mis en place au profit des investisseurs résidents (par exemple, si une quotité exonérée est prévue, elle doit être prise en compte dans le calcul de la charge fiscale des non-résidents qui ne bénéficient pas de celle-ci). La Belgique n'appliquant aucune mesure de correction de la double imposition juridique internationale (la «QFIE» étant inapplicable en l'espèce), la Cour conclut fort logiquement à une discrimination entre actionnaires résidents et non-résidents des Pays-Bas (contrariété avec la libre circulation des capitaux).

Aux Pays-Bas, dans l'affaire Miljoen, la Cour a conclu fort logiquement à une discrimination entre actionnaires résidents et non-résidents.

Opportunités pour les investisseurs belges

Quelles sont concrètement les conséquences de cet arrêt pour les investisseurs belges? Les actionnaires personnes physiques résidentes fiscales belges ayant des investissements aux Pays-Bas devraient être légalement en droit de réclamer un remboursement (d'une quotité) de l'impôt sur les dividendes supporté aux Pays-Bas. Dans certains cas, le remboursement pourrait même être intégral car les résidents bénéficient d'une quotité exemptée d'impôt (de l'ordre de 20.000 euros à l'époque des faits).

La décision de la Cour est donc une bonne nouvelle pour les petits porteurs belges possédant des actions aux Pays-Bas. Néanmoins, elle ne suffira pas à mettre fin aux nombreux problèmes de la double imposition juridique internationale. La solution idéale à long terme étant une harmonisation des législations fiscales au niveau européen (ou, peut-on rêver, l'application d'un réel crédit d'impôt en Belgique en remplacement de la QFIE qui reste dans bien des cas lettre morte).

Adresse Mediafin Avenue du Port 86c Boîte 309 1000 Bruxelles Tél.: 02/423 16 11 (Les jours ouvrables de 8h30 à 18 h)	Abonnements et distribution abo@lecho.be Tél.: 0800/55.050 Fax: 02/423 16 35	Rédaction Tél.:02/423 16 11 - Fax: 02/423 16 77 Numéro de compte - Mediafin s.a. 412-7058051-21 TVA 0404.800.301	Publicité Trustmedia Tél.: 02/422 05 11 Fax: 02/422 05 10 adinfo@trustmedia.be www.trustmedia.be	Directeur Général Dirk Velghe	Directeur des rédactions Frederik Delaplace Manager des rédactions Olivier Ditra		
Rédacteur en chef Joan Conditjs	Edition Françoise Antoine, Jean-Michel Lalieu, Denis Laloy	Vincent Georis, Paul Gérard, Sarah Godard, Nicolas Keszei, Dominique Liesse, Jean-François Sacré, Christine Scharff, Luc Van Driessche, Younes Al Bouchouari, Philippe Lawson	François-Xavier Lefèvre, Benoît Mathieu, Catherine Mommaerts, Frédéric Rohart, Anais Sorée	Agora débats@lecho.be L'Echo week-end Serge Vandaele (éditeur) Cécile Berthaud, Luc Dechamps	Stéphane Nobels, Géraldine Porter, Marie-Anne Dozo	Mon Argent redaction@monargent.be Carine Mathieu (éditeur), Muriel Michel, Roxana Sedevic, Caroline Sury	Ce journal est protégé par le droit d'auteur. Si vous souhaitez copier un article, une photo, une infographie, en de nombreux exemplaires, les utiliser commercialement, les scanner, les stocker et/ou les diffuser électroniquement, veuillez contacter Copie presse au 02/558.97.80 ou via info@copiepresse.be Plus d'infos: www.copiepresse.be
Rédacteurs en chef adjoints Nicolas Ghislain, Serge Quoidbach	Internet & Community Manager Stéphane Wuille	Lecho.be cnd@mediafin.be Anne-Sophie Bailly (News manager), David Collin, Sophie Leroy, Nicolas Becquet, Bastien Pechon	Investir (finances@lecho.be) Marc Collet, Isabelle Dykmans, Philippe Galloy, Jehan Goffin Jennifer Nille, Jean-Yves Klein	Documentation Secrétariat de rédaction (p.degouy@lecho.be) Philippe Degouy Tél 02/423 17 66	Infographie Fabrizio Colucci, Filip Ysenbaert, Patrick D'Haeyere, Frank Schulpé	Sabato Gerda Ackaert Nathalie Warny	
News managers Laurent Fabri, Alain Narinx, Carine Mathieu		Economie & Politique (economie@lecho.be) Nathalie Bamps, Jean-Paul Bombaerts, Benjamin Everaert, Olivier Gosset,	Culture & Dossier Pro Didier Béclard (éditeur)	Lay-out Valérie Gay, Christine Dubois, Romuald Gobin,	Photo Alexia Mangelinckx, Jean Dujardin	Cotations vwdgroup	Avenue du Port 86c Boîte 309 1000 Bruxelles
Chroniqueur Marc Lambrecht	Entreprises & Marchés (entreprises@lecho.be) Michel Lauwers, François Bailly,				www.lecho.be Isabelle Andris		

Ce journal est protégé par le droit d'auteur. Si vous souhaitez copier un article, une photo, une infographie... en de nombreux exemplaires, les utiliser commercialement, les scanner, les stocker et/ou les diffuser électroniquement, veuillez contacter Copie presse au 02/558 97.80 ou via info@copiepresse.be Plus d'infos: www.copiepresse.be Éditeur Responsable: Dirk Velghe Avenue du Port 86c Boîte 309 1000 Bruxelles