

**Le Belge Dieter Vranckx** sera le nouveau directeur financier et l'adjoint du PDG de Brussels Airlines à partir du 1<sup>er</sup> mai. © D.R.



# ÉCONOMIE

## La taxe Caïman n'a toujours pas contribué au Trésor

**FINANCES** Aucune amende n'a encore été prélevée

► Le faisceau de présomptions sur la faiblesse du rendement de la taxe Caïman se densifie.  
 ► « Une question de temps », dit le ministre des Finances.  
 ► « C'est parce que la taxe ne rapporte pas comme attendu, que les recettes de précompte mobilier ont été surestimées en 2017 », estime Eric Van Rompuy (CD&V).

Si il y a une taxe datant du début de règne de Michel 1<sup>er</sup> qui a défrayé la chronique, c'est bien la taxe Caïman. La richesse détenue par les Belges ayant été estimée en 2015 par le SPF Finances à 57 milliards d'euros, l'introduction d'une taxation des constructions juridiques offshore avait tout pour allécher le Trésor public. Les ambitions de recettes fiscales – 510 millions d'euros en rythme de croisière par an – n'étaient pas minces, mais un gros débat avait eu lieu au niveau politique sur le rendement à attendre d'une telle taxe, sachant que la loi avait dû faire l'objet d'un réaménagement important l'an dernier, après que la première mouture eut montré quelques failles dommageables pour les finances publiques. A un point tel que, même au sein de la majorité, le député CD&V Eric Van Rompuy s'était fendu d'une demande en bonne et due forme à la Banque nationale de Belgique (BNB) pour savoir ce que pourrait rapporter la taxe Caïman. « Réponse de la BNB en octobre 2016 : maximum 120 millions d'euros », nous avait expliqué le député l'an dernier.

### Zéro amende

Et depuis lors ? Où en est-on ? La question a été posée au ministre des Finances Johan Van Overtveldt (N-VA) par le député Peter Van Velthoven (S.P.A.). Quel est le nombre d'amendes infligées pour la non-déclaration de constructions juridiques ? Réponse : zéro. Pourtant, en avril 2016, le ministre avait durci le régime des amendes, les faisant passer de 1.250 à 6.250 euros en cas de non-déclaration. Sans résultat pour le moment, donc. Pour le ministre des Finances, c'est en gros juste une question de temps. « L'ISI (Inspection spéciale des impôts, NDLR) a actuellement beaucoup de dossiers à investiguer et qui ont un rapport avec l'amende dont il est question ici. Ces dossiers proviennent de projets de datamining (croisement de données fiscales, NDLR) et d'informations reçues de l'étranger notamment dans le cadre du CRS (Common Reporting Standard, NDLR) ou de fuites comme celles des Panama Papers. Comme il s'agit d'une mesure récente, il est un peu prématuré de donner des statis-



Le député CD&V Eric Van Rompuy interrogera le gouverneur de la Banque nationale en Commission des finances, qu'il préside, ce mardi.

© BELGA

tiques, a répondu le ministre au député socialiste. Les fonctionnaires de l'ISI travaillent en étroite collaboration avec l'administration générale Fiscalité et sont sensibilisés à la nécessité d'appliquer strictement le règlement en matière d'amendes. » Circulez, il n'y a rien à voir pour le moment. « Et c'est normal, explique Sabrina Scarna, avocate fiscaliste chez Tetra Law. « Les premières données fiscales en provenance du Luxembourg, dans le cadre de l'échange d'informations concernant les constructions juridiques, sont arrivées en septembre 2017. Avant l'analyse des dossiers, il me semble effectivement un peu difficile de déjà estimer le nombre d'amendes », ironise la spécialiste, qui rappelle par ailleurs que les premières informations en provenance de Suisse tomberont quant à elles en septembre 2018.

« Et là, on risque d'avoir quelques cas », estime-t-elle.

« Et là, on risque d'avoir quelques cas », estime-t-elle.

### Un préjudice fiscal difficile à évaluer

En attendant, cela ne nourrit pas les caisses des Finances publiques, alors que le rendement est a priori estimé à 510 millions d'euros par an. C'est là qu'est le hic. Comme l'explique Eric Van Rompuy, président de la Commission budget et finances, « les recettes fiscales en matière de précompte mobilier ont été très décevantes l'an dernier, et c'est en partie dû à la faiblesse du rendement de la taxe Caïman. » A quelle hauteur plus précisément ? Là est l'autre hic : difficile à savoir. « Le rendement de la taxe est ventilé sur plusieurs catégories différentes de recettes (précompte mobilier, déclaration IPP : revenus immobiliers, revenus mobiliers, revenus divers, re-

venus professionnels). Il n'existe pas de code distinct dans la déclaration pour la taxe Caïman. Un des effets les plus importants de la taxe est par ailleurs le fait que l'on décourage la détention de ces constructions à l'étranger de sorte que celles-ci seront dissoutes pour qu'on investisse à nouveau depuis la Belgique avec application de l'impôt belge », explique-t-on du côté du cabinet des Finances. « Demain, Jan Smets, le gouverneur de la Banque nationale de Belgique, vient présenter le rapport de la BNB en Commission des finances. Je vais lui demander moi-même ce qu'il en est », conclut le député CD&V.

En attendant, le rendement de 510 millions d'euros reste très hypothétique, sans doute pour la troisième année consécutive cette année. ■

FRANÇOIS MATHIEU

### PRÉCOMPTÉ MOBILIER

« La taxe Caïman ne va pas augmenter les recettes »

« En matière de précompte mobilier, relève Denis-Emmanuel Philippe (Bloom Law), il me paraît assez clair que, dans la plupart des cas, la taxe Caïman ne va pas augmenter les recettes au précompte mobilier. La taxe Caïman vise essentiellement le schéma suivant : les personnes physiques qui détiennent des trusts ou des sociétés paradisiaques (Panama, îles Vierges...), lesquelles ont généralement des comptes étrangers. Or, le précompte mobilier ne peut être prélevé qu'en cas d'intervention d'une banque belge dans un paiement. Les situations visées dans la taxe Caïman ne font généralement pas intervenir de banques belges... »

F.M.

## Uber retire ses voitures autonomes des rues après un crash mortel

**TECHNOLOGIES** La question de la responsabilité – encore non tranchée pour ce type d'accident – sera au centre de l'enquête

La semaine dernière (Le Soir du 16 mars), on vous contait, depuis la Californie, les progrès d'Uber en matière de voitures autonomes. Ainsi que la course effrénée que mène la plate-forme contre ses concurrents, pour être la première opérationnelle sur le segment.

Dimanche soir, à Phoenix, dans l'Etat américain de l'Arizona, l'un de ses véhicules sans chauffeur (« alors en mode autonome », a confirmé l'entreprise) percutait une femme de 49 ans. La plate-forme controversée est la première société à opérer en version bêta dans les rues de plu-



Dans ce type d'accident, qui est à blâmer : l'accompagnant, le système de pilotage, le véhicule, un tiers ? © AFP.

sieurs Etats américains du transport de personnes « sans conducteur ». Elaine Herzberg, qui « se trouvait en dehors du

passage piéton lors de la collision », est décédée de ses blessures à l'hôpital quelques heures après l'accident, selon la police

locale. Qui n'a pas communiqué de détails supplémentaires, mais confirmé « la pleine collaboration de l'entreprise à l'enquête en cours ».

### Des précédents

D'après une source bien informée, la voiture autonome ne transportait pas de voyageurs, mais un opérateur Uber était à bord. La plate-forme aurait, par ailleurs, décidé « d'arrêter provisoirement ses tests à Phoenix, Pittsburgh, San Francisco et Toronto ». Une information également relayée par différents médias américains.

L'année passée déjà, Uber avait interrompu durant quelques semaines son programme dans les rues de Phoenix en raison d'une collision impliquant l'une de ses Volvo SUV. La technologie embarquée dans ce type de véhicule est censée détecter piéton, cycliste ou obstacle... Mais ce n'est pas la première fois qu'une voiture en mode pilote automatique provoque un accident fatal : en 2016, les capteurs d'un véhicule Tesla Model S n'avaient pas remarqué... un large camion blanc qui traversait l'autoroute. Le chauffeur du véhicule électrique avait été tué sur le coup.

En octobre dernier, la Californie décidait d'autoriser, courant 2018, la circulation de voitures autonomes sur ses routes. Une législation qui pourrait être modifiée suite à l'incident. Signe que la technologie n'est pas encore mûre ? L'affaire en question devrait en tout cas faire jurisprudence et fortement influencer le futur des véhicules sans chauffeur, pour lesquels les questions de la responsabilité – dans ce type d'incident qui est à blâmer : l'accompagnant, le système de pilotage, le véhicule, un tiers... – n'ont pas encore été tranchées. ■

AMANDINE CLOOT