



Taxes environnementales par activité économique

2008-2022

Avril 2024

Table des matières

Explications	2
1. Les taxes environnementales en chiffres	2
2. Différences par rapport à la publication précédente	10
Annexe	11

Liste des tableaux

Tableau 1	Évolution des parts des contribuables	6
Tableau 2	Évolution de la part des branches dans différents types de taxes environnementales payées par les entreprises	8

Liste des graphiques

Graphique 1	Évolution du total des taxes environnementales	3
Graphique 2	Ventilation des taxes environnementales selon leur type	5
Graphique 3	Évolution de la part des branches (sections de la NACE Rév.2) dans les droits d'émission	9

Avant-propos

Conformément au Règlement européen n° 691/2011, les États membres de l'Union européenne sont tenus de fournir six comptes économiques de l'environnement à Eurostat. Il s'agit des trois comptes qui sont transmis depuis 2013, à savoir les comptes des taxes environnementales par activité économique (Environmental Taxes by Economic Activity, ETEA), les comptes des émissions atmosphériques (Air Emissions Accounts, AEA) et les comptes des flux de matières à l'échelle de l'économie (Economy-Wide Material Flow Accounts, EW-MFA), mais aussi des trois comptes qui sont fournis à partir de 2017, à savoir les comptes du secteur des biens et services environnementaux (Environmental Goods and Services Sector, EGSS), les comptes des dépenses de protection de l'environnement (Environmental Protection Expenditure Accounts, EPEA) et les comptes des flux physiques d'énergie (Physical Energy Flow Accounts, PEFA).

L'Institut des comptes nationaux (ICN) présente, dans cette publication, les comptes relatifs aux taxes environnementales par activité économique pour la période 2008-2022.

Les comptes économiques de l'environnement sont des comptes satellites des comptes nationaux. La loi du 21 décembre 1994 portant des dispositions sociales et diverses, Titre VIII, chapitre 1, confie l'élaboration des comptes satellites des comptes nationaux au Bureau fédéral du Plan (BFP).

La méthodologie développée par le BFP a été avalisée par le Comité scientifique sur les comptes nationaux.

La présidente du Conseil d'administration de l'Institut des comptes nationaux

Séverine Waterbley

Bruxelles, avril 2024

Explications

Dans un premier temps, l'évolution des (différentes catégories de) taxes environnementales et les principaux facteurs sous-jacents sont décrits. Ensuite, nous présentons les différences méthodologiques par rapport à la publication de 2023. Les différences s'expliquent principalement par l'introduction de nouvelles taxes environnementales et par des changements méthodologiques mineurs.

1. Les taxes environnementales en chiffres

Selon la définition d'Eurostat, toute taxe dont l'assiette est une activité polluante ou d'exploitation des ressources doit être considérée comme une taxe environnementale¹. Les prélèvements pris en considération sont donc beaucoup plus nombreux que les taxes prélevées sur la pollution même. La taxe sur la valeur ajoutée n'est pas prise en considération étant donné qu'il s'agit d'un prélèvement à assiette large perçu sur tous les produits.

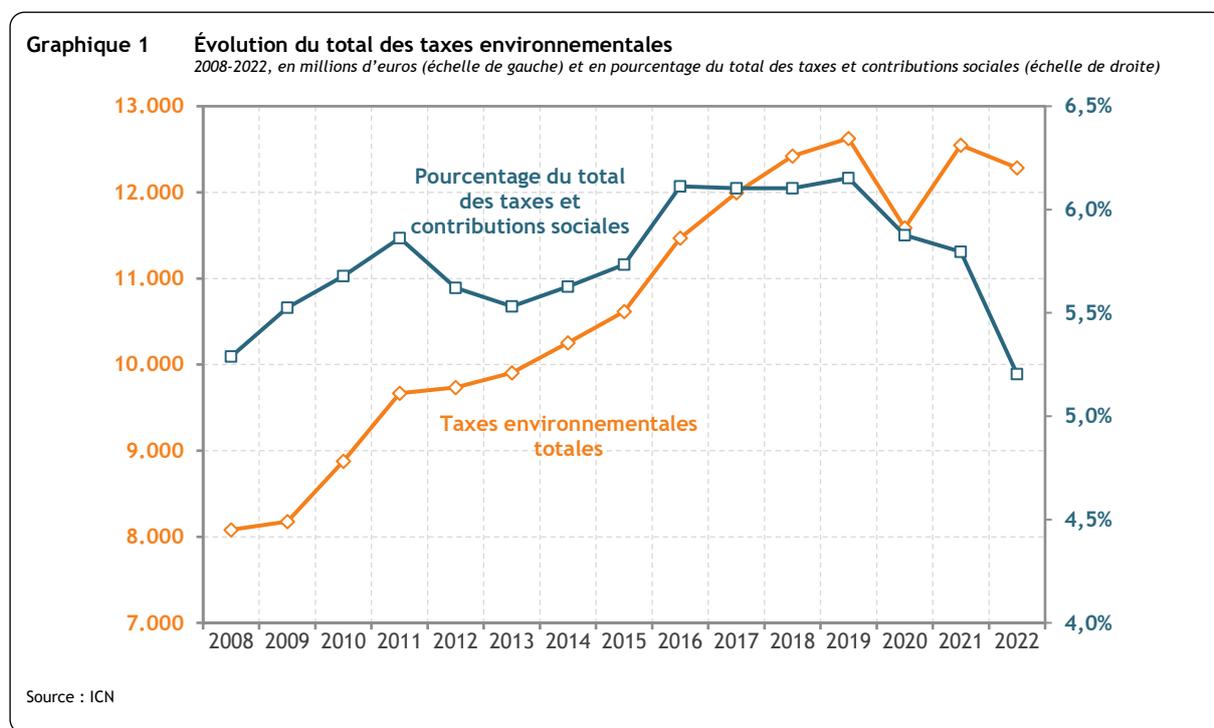
Eurostat distingue quatre catégories de taxes environnementales, à savoir les taxes sur l'énergie, les taxes sur les transports, les taxes sur la pollution et les taxes sur les ressources. Toutes les taxes perçues sur les produits énergétiques destinés à des applications de transport et stationnaires sont classées dans la première catégorie. Par conséquent, les taxes sur les transports englobent seulement les prélèvements sur les transports hors consommation d'énergie. Il s'agit de taxes qui sont liées à la possession d'un véhicule motorisé (comme la taxe annuelle de circulation) et à son utilisation (comme l'eurovignette² pour les camions ayant une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes). Les taxes sur la pollution englobent les taxes sur la gestion des déchets solides, sur les nuisances sonores et sur la pollution mesurée ou estimée de l'eau ou de l'air. Les quotas d'émission payés sur les émissions de dioxyde de carbone n'en font toutefois pas partie. Par convention, ils sont affectés à la catégorie des taxes sur l'énergie. Enfin, les taxes sur les ressources comprennent les taxes sur les prélèvements d'eau et l'extraction de ressources sylvicoles et minières. En Belgique, seules des taxes sur les prélèvements d'eau sont levées. L'annexe de ce rapport présente un aperçu complet des différents types de taxes environnementales prélevées en Belgique.

Il ressort du graphique 1 que les recettes totales des taxes environnementales prélevées en Belgique (courbe orange) sont passées de 8,1 milliards d'euros en 2008 (2,30% du PIB) à 12,6 milliards d'euros en 2019 (2,64% du PIB) pour fléchir à 11,6 milliards d'euros en 2020 (2,51% du PIB) et remonter à 12,5 milliards (2,47% du PIB) d'euros en 2021. En 2022, ces recettes totales ont fléchi à 12,3 milliards d'euros (2,22% du PIB). En d'autres termes, les taxes environnementales ont évolué à la hausse pratiquement sans discontinuer entre 2008 et 2021, à l'exception de 2020 en raison de la crise Covid. Le léger tassement en 2022 s'explique principalement par le recul des taxes énergétiques suite à la crise énergétique. Au cours de la période 2008-2011, les recettes des taxes environnementales ont progressé de 19,6% pour atteindre 9,7 milliards d'euros (2,57% du PIB) en 2011. Entre 2011 et 2015, cette croissance s'est ralentie

¹ Eurostat (2024), Environmental taxes – A statistical guide, Luxembourg, doi: 10,2785/730717

² Depuis le 1^{er} avril 2016, l'eurovignette pour les kilomètres parcourus en Belgique est remplacée par un système de redevance kilométrique (la taxe kilométrique). La taxe kilométrique n'est pas considérée comme une taxe sur le plan comptable, mais comme un coût qui trouve son origine dans un service ou une prestation fourni par des tiers.

(9,8%). Ensuite, elle s'est à nouveau intensifiée jusqu'à 18,9% sur la période 2015-2019. En 2020, les taxes environnementales ont reculé de 8,2% par rapport à 2019, mais ce recul a été compensé en 2021 (+ 8,3% par rapport à 2020). En 2022, elles ont à nouveau légèrement reflué (-2,1% par rapport à 2021).



Le total des taxes et contributions sociales (pas représenté dans le graphique ci-dessus ³) s'est également accru de manière continue sur la période 2008-2022, de 153 milliards d'euros en 2008 à 236 milliards d'euros en 2022, à l'exception d'une légère baisse en 2009 et en 2020. La part des taxes environnementales dans le total des taxes et contributions sociales (courbe bleue dans le graphique 1) a évolué de 5,3% en 2008 à 5,9% en 2011 pour s'établir à 5,5% en 2013. Après 2013, cette part a à nouveau augmenté pour se stabiliser juste au-dessus des 6% entre 2016 et 2019. À partir de 2019, la part des taxes environnementales dans le total des impôts et des cotisations a reflué, passant de 6,2% en 2019 à 5,2% en 2022.

La progression de 1,5 milliard d'euros des taxes environnementales totales, observée entre 2009 et 2011, est attribuable pour près de 81% à une hausse des recettes des taxes sur l'énergie et pour 18% aux taxes sur les transports. La progression plus lente des recettes totales des taxes environnementales entre 2011 et 2015 peut s'expliquer par un fléchissement de la croissance des taxes énergétiques. Au cours de cette période, on a également constaté une baisse des taux de croissance des taxes sur les transports, la pollution et les ressources de respectivement 1,1%, 3,5% et 5,0%. La hausse des recettes des taxes environnementales de 2 milliards d'euros entre 2015 et 2019 s'explique à hauteur de 84% par l'augmentation des taxes sur l'énergie et, à raison de respectivement 12%, 2% et 2%, par la hausse des taxes sur les transports, des taxes sur la pollution et enfin sur les ressources. La baisse des taxes environnementales de 96% entre 2019 et 2020 et de 114% entre 2021 et 2022, s'explique par une baisse des taxes sur l'énergie. En 2022, les recettes des taxes environnementales non énergétiques – essentiellement les taxes sur la pollution – ont donc progressé, mais ce mouvement n'a pas pu compenser le recul des recettes des taxes

³ Ces chiffres peuvent être consultés sur : stat.nbb.be > Finances publiques > Impôts et cotisations sociales effectives reçus, par type > Total des taxes et contributions sociales

sur l'énergie. On peut conclure de ces chiffres que ce sont principalement les taxes énergétiques qui marquent de leur empreinte l'évolution des taxes environnementales.

Le fléchissement de la croissance des recettes des taxes sur l'énergie entre 2011 et 2013 est largement attribuable à l'évolution des recettes des accises sur les huiles minérales. De prime abord, on peut trouver étonnant que les recettes des accises sur les huiles minérales diminuent de 6,5% entre 2011 et 2013, vu le statu quo des taux moyens des accises sur l'essence, le LPG et le gazole de chauffage au cours de cette période et la hausse des taux moyens des accises sur le diesel et le fioul extra lourd. La baisse ne peut donc s'expliquer que par une diminution de la consommation totale (en quantité) d'huiles minérales et/ou par les glissements dans le mix en faveur des huiles minérales, qui sont soumises à des accises moins élevées. Des chiffres de la Fédération pétrolière belge font apparaître que la consommation de diesel a diminué considérablement entre 2011 et 2013. La consommation d'essence a également reculé au cours de la période concernée, mais dans une moindre mesure. Il y a donc eu un glissement en faveur des produits soumis à des accises plus élevées, qui a atténué quelque peu l'effet baissier de la diminution des quantités totales consommées. Dans le même temps, la consommation de mazout de chauffage a augmenté. Or, ce produit bénéficie d'un taux d'accise nettement plus faible que celui du diesel. Cette évolution traduit donc un glissement à l'avantage de produits soumis à des taux d'accise moins élevés.

Au cours de la période 2013-2018, les recettes des accises sur les huiles minérales sont reparties nettement à la hausse, leur taux de croissance dépassant 40%. Cette évolution s'explique par la hausse des accises moyennes sur le diesel et le fioul lourd au cours de la période 2013-2018, mais aussi par la consommation croissante de diesel et d'essence sur la même période. De plus, une forte hausse des recettes des certificats verts (CV) wallons et flamands, de la cotisation fédérale sur l'électricité et le gaz ainsi que de la surcharge fédérale offshore a été observée. L'accroissement continu des recettes de ces taxes explique, en grande partie, la hausse des taxes sur l'énergie et des taxes environnementales dans leur ensemble sur la période 2013-2018. Par ailleurs, la Flandre a instauré une taxe sur l'énergie en 2016. Par le biais de cette taxe, les autorités flamandes entendaient résorber la dette accumulée pour financer les certificats verts⁴.

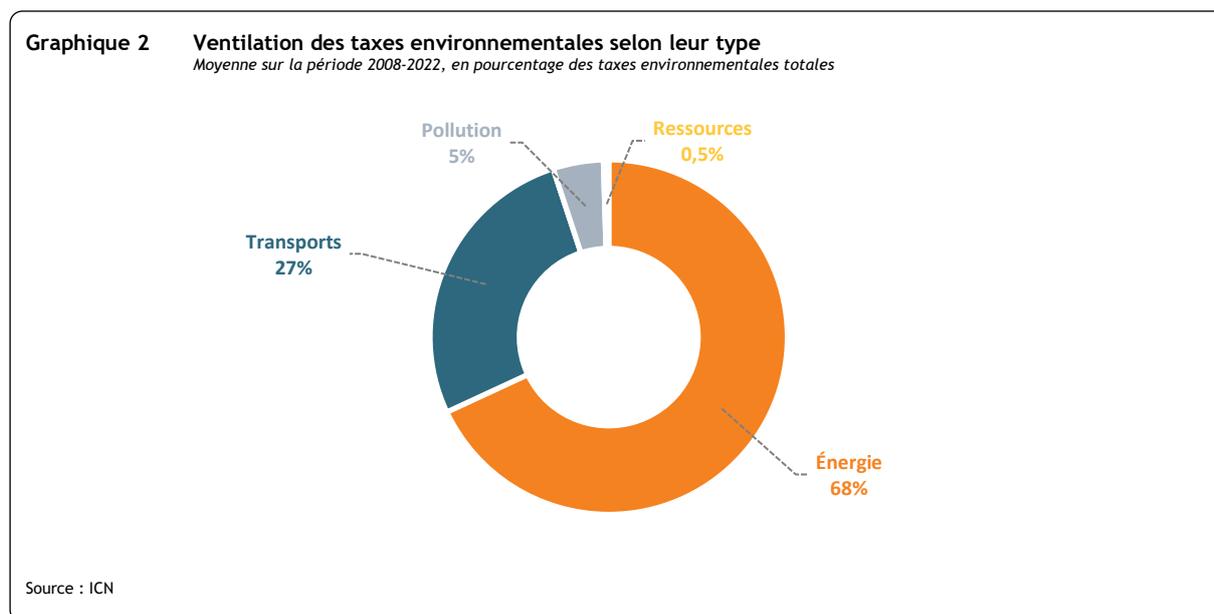
Depuis 2018, les recettes de la vente de quotas d'émission augmentent sensiblement d'année en année⁵. Entre 2021 et 2022, les recettes ont pratiquement doublé, passant de 0,4 milliard d'euros à 0,7 milliard d'euros. Le principal facteur expliquant cette évolution est la hausse des prix des quotas d'émission. De plus, les recettes des certificats verts flamands et de la cotisation sur l'énergie ont crû respectivement de 36% et 27%. Par ailleurs, deux nouvelles taxes sur l'énergie ont été instaurées en 2022 dans le contexte de la crise énergétique : la cotisation à charge du secteur pétrolier (288 millions d'euros) et la taxe sur les surprofits des entreprises énergétiques (177 millions d'euros). Les recettes totales des taxes énergétiques ont néanmoins baissé de 0,3 milliard d'euros en 2022. La suppression de la surcharge intégrée dans le tarif de transport pour l'éolien offshore, la baisse de 8% des recettes des accises sur les huiles

⁴ Toutefois, la Cour constitutionnelle a jugé cette taxe contraire au principe selon lequel les Régions ne sont pas autorisées à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par le fédéral. En conséquence, cette taxe a été supprimée dans une large mesure à partir de 2018.

⁵ À partir de la fin 2017, le prix d'enchère par quota d'émission a commencé à augmenter très fortement. Cette hausse a eu un impact positif significatif sur les recettes totales des enchères belges provenant des quotas d'émission de CO₂, et donc sur les recettes des taxes sur l'énergie et les recettes totales des taxes environnementales en général.

minérales et la baisse des recettes de 46% de la cotisation fédérale sur l'électricité et le gaz/contribution flamande au Fonds Énergie sont les principaux facteurs à l'origine de cette baisse des recettes.

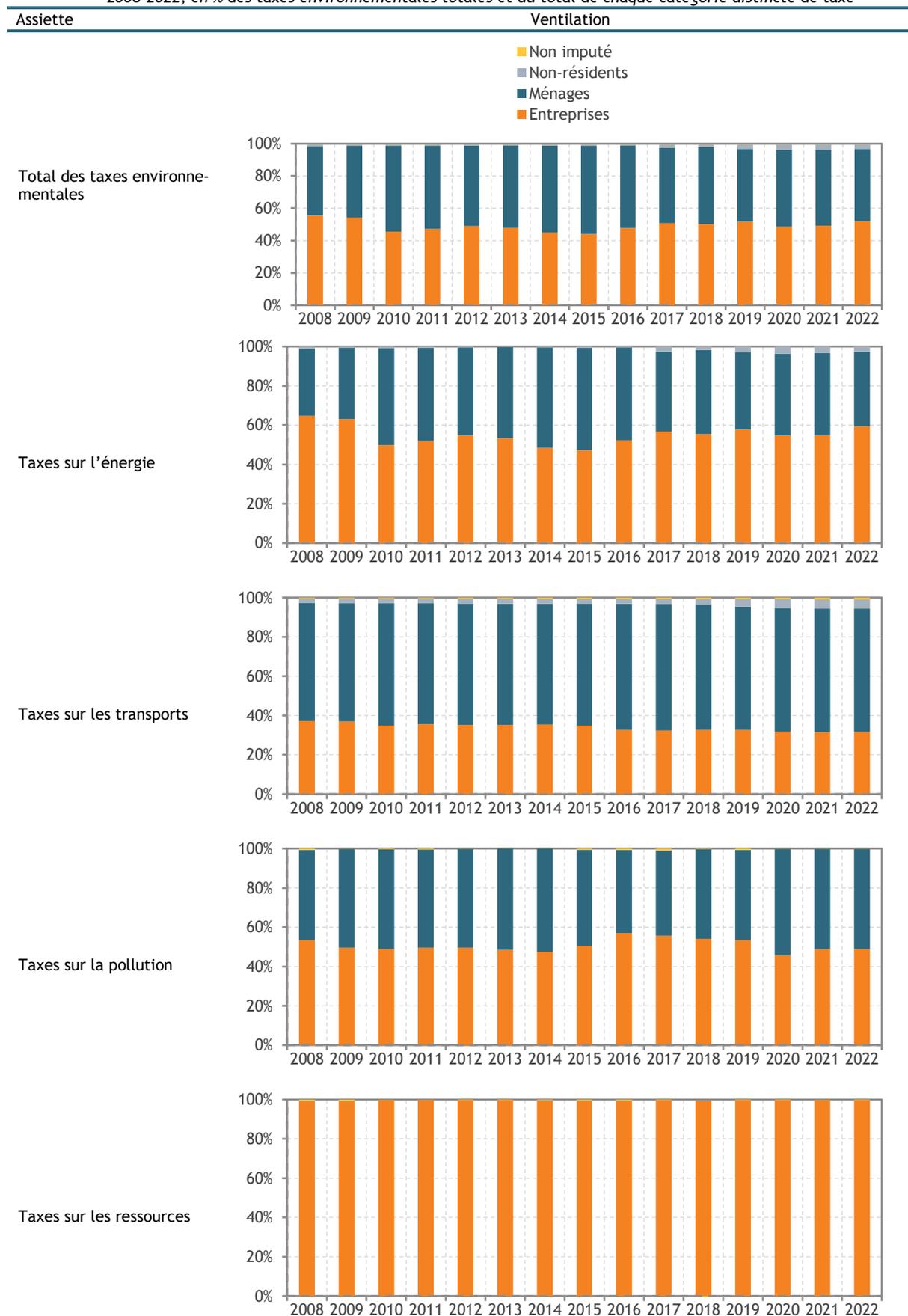
Le graphique 2 montre que les taxes sur l'énergie constituent en moyenne la majeure partie (68%) des taxes environnementales prélevées en Belgique au cours de la période 2008-2022. Les taxes sur les transports représentent en moyenne 27% de l'ensemble des taxes environnementales. Quant aux taxes sur la pollution et aux taxes sur les ressources, elles n'occupent qu'une part respective de 5% et de moins de 1% du total. Au cours de la période 2010-2019 ainsi qu'en 2021, la part des taxes sur l'énergie a augmenté d'année en année. Cette progression se reflète dans un tassement de la part des taxes sur les transports. En 2020 et 2022, la part des taxes sur l'énergie a légèrement diminué, respectivement de 2,3 et 0,9 points de pourcentage.



Il ressort du tableau 1 que la ventilation des **taxes environnementales totales** par catégorie de contribuables a évolué au cours de la période 2008-2022. En 2008, les ménages payaient 43% des taxes environnementales. Ce pourcentage a progressé jusqu'à 55% en 2015 pour ensuite retomber à 45% en 2022. Par conséquent, la part des entreprises dans les recettes totales de taxes environnementales a baissé, passant de 56% en 2008 à 44% en 2015, pour remonter à 52% en 2022. Une part négligeable des taxes environnementales totales n'a pu être imputée. Quant à la part des non-résidents, elle est minime (2% en moyenne) sur la période considérée.

L'analyse des différentes catégories de taxe fait apparaître que les **taxes sur l'énergie** ont connu, sur la période 2008-2022, la plus forte évolution de la ventilation par type de contribuable, laquelle est principalement attribuable à l'évolution des recettes d'accises sur les huiles minérales. En effet, la part des ménages dans les accises sur les huiles minérales a augmenté pour passer de 31% en 2008 à 54% en 2015 et retomber à 45% en 2022.

Tableau 1 Évolution des parts des contribuables
2008-2022, en % des taxes environnementales totales et du total de chaque catégorie distincte de taxe



Source : ICN

La part des entreprises dans les droits d'accises sur les huiles minérales a, quant à elle, effectué le mouvement inverse, passant de 69% en 2008 à 55% en 2022. Au cours de la période considérée, les **taxes sur les transports** ont été principalement payées par les ménages (> 60%) et la part de ces derniers s'est stabilisée autour de 63% au cours des dernières années. Pour ce qui concerne les **taxes sur la pollution**, les ménages (49%) et les entreprises (51%) se sont en moyenne acquittés des mêmes montants. Étant donné que les **taxes sur les ressources** se résument, dans notre pays, à des taxes sur les prélèvements d'eau de la nature et que les entreprises sont les seules à le faire en grandes quantités, ces taxes sont payées pratiquement à 100% par les entreprises.

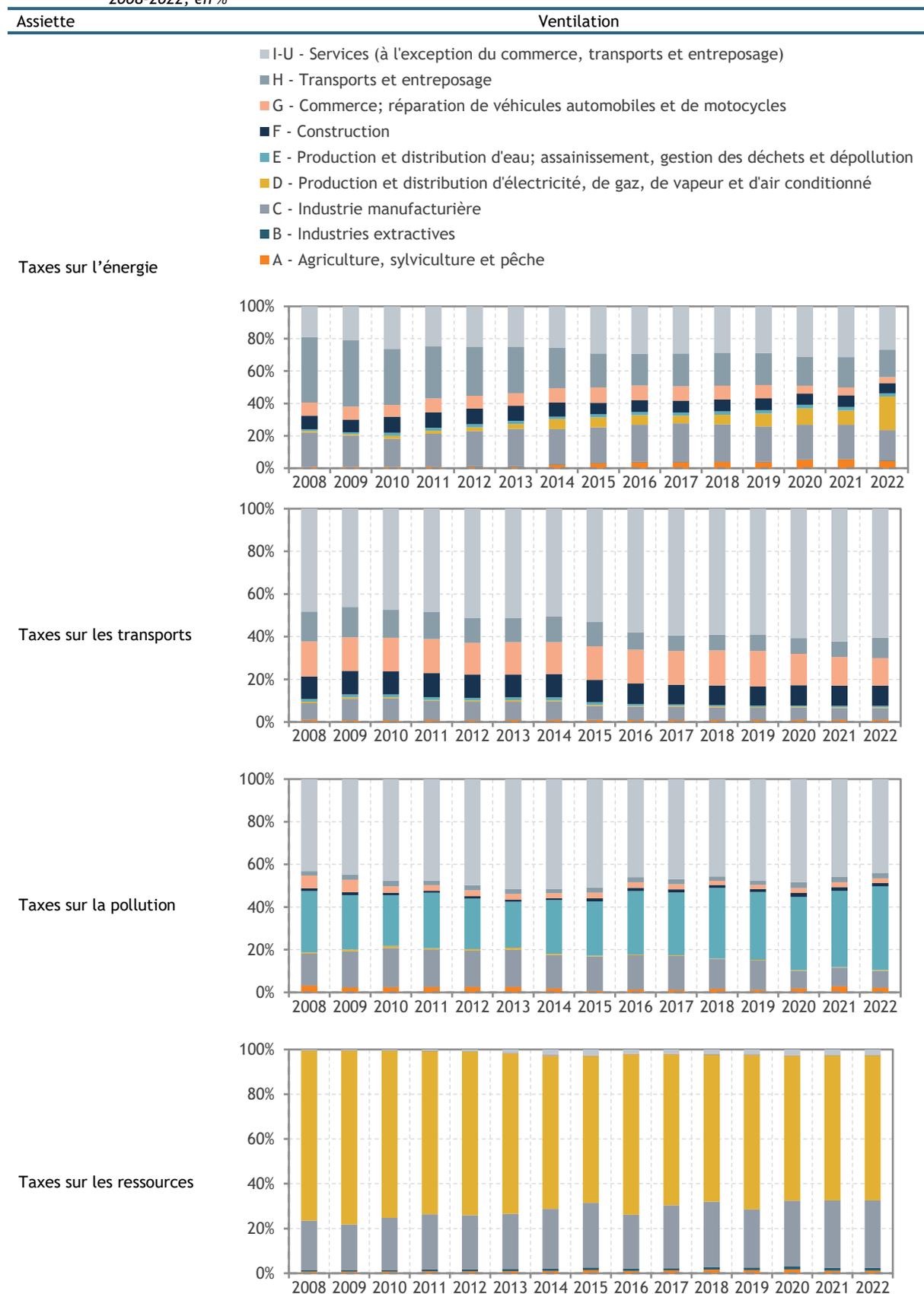
Si nous nous intéressons plus avant aux entreprises, nous constatons dans le tableau 2 que les services (à l'exclusion du commerce de gros et de détail, du transport et de l'entreposage) (NACE I-U) supportent en moyenne 27% des **taxes sur l'énergie** (payées par les entreprises) au cours de la période considérée. Les transports (NACE H) représentent une part de 26% et l'industrie manufacturière (NACE C) une part de 21%. La principale évolution au cours de la période considérée est la diminution de la part des transports, qui passe de 40% en 2008 à 17% en 2022. Cette évolution s'explique par un recul des paiements de droits d'accises sur les huiles minérales par cette branche à partir de 2013. Les services ont connu une évolution inverse. Leur contribution aux taxes sur l'énergie a progressé de 19% en 2008 à 31%, le niveau le plus élevé atteint, en 2021. En 2022, leur part était de 26%. Cette baisse récente s'explique principalement par la forte augmentation de la part du secteur de la production et de la distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné (NACE D), qui a grimpé de 1% en 2008 à 21% en 2022. Cette augmentation résulte elle-même de l'introduction de deux nouvelles taxes sur l'énergie à charge du secteur de l'énergie ainsi que de la hausse du nombre de quotas d'émission acquis par ce secteur.

Depuis 2013, les **quotas d'émission** génèrent des recettes. Le graphique 3 (p. 9) montre que ce sont principalement les entreprises du secteur de l'énergie (NACE D) qui acquièrent des quotas d'émission, ce qui explique la progression de ce secteur dans les taxes sur l'énergie entre 2013 et 2020. Après s'être repliée en 2021, leur part dans les droits d'émission est remonté à 62% en 2022. Pour le reste, l'industrie manufacturière (branche C), et plus particulièrement les entreprises qui fabriquent des produits chimiques (NACE 20), paient une part substantielle (32% en moyenne sur la période 2013-2022) de ces quotas d'émission. La part du secteur des transports, qui avait chuté en 2020, est repartie à la hausse ces dernières années pour représenter à nouveau 5% des recettes de quotas d'émission en 2022.

Concernant les **taxes sur les transports**, les services ont supporté la majorité d'entre elles (54% en moyenne) sur la période étudiée, avec les activités de location et location-bail (NACE 77) en premier plan. À noter toutefois le recul de la part du secteur des transports en 2016, qui s'explique par la suppression de l'eurovignette pour les camions. Depuis le 1^{er} avril 2016, les camions sont soumis à une redevance kilométrique et non plus à l'eurovignette pour l'utilisation des routes en Belgique. Étant donné que cette redevance kilométrique ne constitue pas, en SEC, une taxe mais une redevance, soit une somme payée pour l'utilisation d'un service, elle n'est pas considérée comme une taxe environnementale⁶. La part du secteur des transports semblait stagner autour de 7% ces dernières années,

⁶ Eurostat (2008), Eurostat Guidance on accounting for EDP – Classification of payments for the use of roads, Luxembourg.

Tableau 2 Évolution de la part des branches dans différents types de taxes environnementales payées par les entreprises 2008-2022, en %

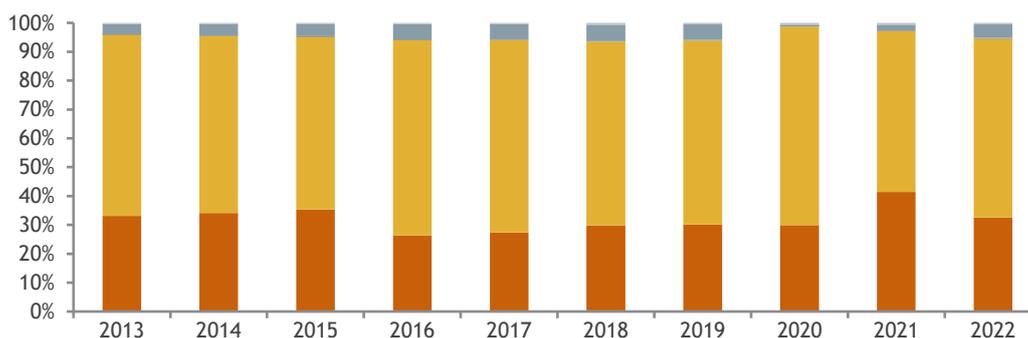


Source : ICN

mais elle a augmenté pour atteindre 9% en 2022. Cela tient à l'introduction d'une nouvelle taxe sur les transports, la taxe sur l'embarquement dans un aéronef, totalement à charge du secteur des transports.

Graphique 3 Évolution de la part des branches (sections de la NACE Rév.2) dans les droits d'émission 2013-2022, en %

- I-U - Services (à l'exception du commerce, transports et entreposage)
- H - Transports et entreposage
- G - Commerce; réparation de véhicules automobiles et de motocycles
- F - Construction
- E - Production et distribution d'eau; assainissement, gestion des déchets et dépollution
- D - Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- C - Industrie manufacturière
- B - Industries extractives



Source : ICN

En 2008, outre le secteur tertiaire (à l'exception du commerce, des transports et de l'entreposage) (NACE I-U) qui occupe une part de 43%, les entreprises assurant la production et distribution d'eau, l'assainissement, la gestion des déchets et la dépollution (NACE E) s'acquittaient d'une part importante (29%) des **taxes sur la pollution**. Leur part a baissé à 22% en 2013 pour ensuite repartir à la hausse et atteindre 39% en 2022. Cette progression est due à une hausse des paiements de la cotisation d'emballage, de la redevance sur les déchets ainsi que de la taxe wallonne sur le déversement des eaux usées industrielles.

Au cours de la période considérée, la branche NACE D a contribué en moyenne à 70% des **taxes sur les ressources** payées par l'ensemble des branches en Belgique. Ces taxes sont principalement supportées par le secteur de l'électricité qui utilise de l'eau de surface dans les tours de refroidissement des centrales électriques. Quant à l'industrie manufacturière (NACE C), sa part s'est élevée à 26% en moyenne du total sur la période étudiée.

2. Différences par rapport à la publication précédente

Par rapport à la méthodologie appliquée pour le calcul des ETEA publiés en avril 2023, la méthodologie de ventilation des quotas d'émission parmi les branches a été revue. Les codes de branches d'activité (codes NACE) attribués aux entreprises individuelles ont été alignés sur les codes de branches d'activité utilisés dans les comptes nationaux. Par conséquent, les changements de classification NACE des entreprises individuelles intervenus dans le temps ont directement été pris en compte. L'impact sur les taxes énergétiques est faible, le principal écart étant de 1,75 million d'euros ou 0,42% pour la NACE D en 2019.

En 2022, trois nouvelles taxes environnementales ont été introduites. La contribution du secteur pétrolier et la taxe sur les surprofits des producteurs d'électricité ont été classées parmi les taxes sur l'énergie. La taxe sur l'embarquement dans un aéronef s'ajoute aux taxes sur les transports. En outre, la surcharge intégrée dans le tarif de transport pour l'éolien offshore, une des taxes sur l'énergie, n'a plus été prélevée en 2022.

Le tableau des emplois (aux prix de base) pour l'année 2020 a été utilisé pour les calculs relatifs aux années les plus récentes (2020-2022). Il a servi de référence pour la ventilation d'un grand nombre de taxes environnementales en attendant de disposer des tableaux des emplois pour les années 2021 et 2022.

La prise en compte de ces nouvelles informations explique les changements des chiffres pour la période 2008-2021, en comparaison avec l'édition précédente.

Annexe

Tableau A.1 Classification des taxes environnementales en Belgique

Taxes sur l'énergie

Droits d'accises sur les huiles minérales
Droits d'accises sur les gaz de pétrole et autres hydrocarbures liquéfiés et sur les benzols
Redevance de contrôle sur le fuel domestique
Cotisation sur les produits pétroliers de chauffage (Fonds Chauffage)
Cotisation sur l'énergie
Contribution du secteur pétrolier
Cotisation fédérale sur l'électricité et le gaz naturel / Cotisation au Fonds de l'énergie (RF)
Cotisation FAPETRO
Cotisation APETRA
FED - surcharge intégrée dans le tarif de transport pour l'éolien offshore
RF - impôt via les quotas de restitution de certificats verts
RF - surcharge intégrée dans les tarifs de distribution pour le financement des certificats verts
RW - impôt via les quotas de restitution de certificats verts
RW - surcharge intégrée dans les tarifs de distribution pour le financement des certificats verts
RBC - impôt via les quotas de restitution de certificats verts
Quotas d'émission
Taxe sur les surprofits des producteurs d'énergie

Taxes sur les transports

Taxe de mise en circulation
Taxe de circulation payée par les entreprises
Taxe de circulation payée par les ménages
Supplément au montant des primes d'assurance automobile
Eurovignette
Taxe assimilée au droit d'accise payée par les entreprises
Taxe assimilée au droit d'accise payée par les ménages
Taxe sur l'embarquement dans un aéronef

Taxes sur la pollution

Cotisation d'emballage
Cotisation environnementale
Écotaxe
Redevance sur les déchets (RF)
Taxe sur le lisier (RF)
Taxe sur les déchets industriels (RW)
Taxe sur les déchets ménagers (RW)
Taxe domestique sur les eaux (ménages) (RF, RW et RBC)
Taxe industrielle sur les eaux (entreprises) (RF, RW et RBC)

Taxes sur les ressources

Taxe sur les prises d'eau souterraine (RF)
Redevance sur le captage d'eaux souterraines / d'eau de surface (RF)
Redevance sur les prises d'eau potabilisable (RW)
Contribution de prélèvement sur les prises d'eau souterraine non potabilisable (RW)

Le Bureau fédéral du Plan

Le Bureau fédéral du Plan (BFP) est un organisme d'intérêt public chargé de réaliser, dans une optique d'aide à la décision, des études et des prévisions sur des questions de politique économique, socioéconomique et environnementale. Il examine en outre leur intégration dans une perspective de développement durable. Son expertise scientifique est mise à la disposition du gouvernement, du Parlement, des interlocuteurs sociaux ainsi que des institutions nationales et internationales.

Il suit une approche caractérisée par l'indépendance, la transparence et le souci de l'intérêt général. Il fonde ses travaux sur des données de qualité, des méthodes scientifiques et la validation empirique des analyses. Enfin, il assure aux résultats de ses travaux une large diffusion et contribue ainsi au débat démocratique.

Le Bureau fédéral du Plan est certifié EMAS et Entreprise Écodynamique (trois étoiles) pour sa gestion environnementale.

Rue Belliard 14-18, 1040 Bruxelles

+32-2-5077311

www.plan.be

Personne de contact pour cette publication : Christophe Van Wynsberge, cvw@plan.be

Reproduction autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source.

Éditeur responsable : Baudouin Regout