



Taxes environnementales par activité économique

2008-2018

Septembre 2020

Rue Belliard, 14-18
1040 Bruxelles

e-mail : contact@plan.be
<https://www.plan.be>

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.

<https://www.plan.be>

Personne de contact pour cette publication : Jana Watelle, wj@plan.be

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

Éditeur responsable : Philippe Donnay

Avant-propos

Conformément au Règlement européen n° 538/2014 (modifiant le Règlement 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 depuis 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 2008-2018.

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.

Le président a.i. du Conseil d'administration de l'Institut des comptes nationaux

Réginald Massant

Bruxelles, septembre 2020

Table des matières

1. Commentaire	1
1.1. Les taxes environnementales en chiffres	1
1.2. Différences méthodologiques par rapport à la publication précédente	8

1. Commentaire

Dans un premier temps, les résultats sont exposés de manière succincte. Ensuite, nous présentons les différences méthodologiques par rapport à la publication de 2019. Ces différences découlent de mises à jour de données de base et de l'identification de six nouvelles taxes environnementales.

1.1. Les taxes environnementales en chiffres

Selon la définition d'Eurostat¹, toute taxe dont l'assiette est une activité polluante ou d'exploitation des ressources doit être considérée comme une taxe environnementale. Les prélèvements pris en considération sont donc beaucoup plus nombreux que les taxes prélevées sur la pollution même. À titre d'exemple, les accises sur les produits pétroliers sont également considérées comme des taxes environnementales. 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.

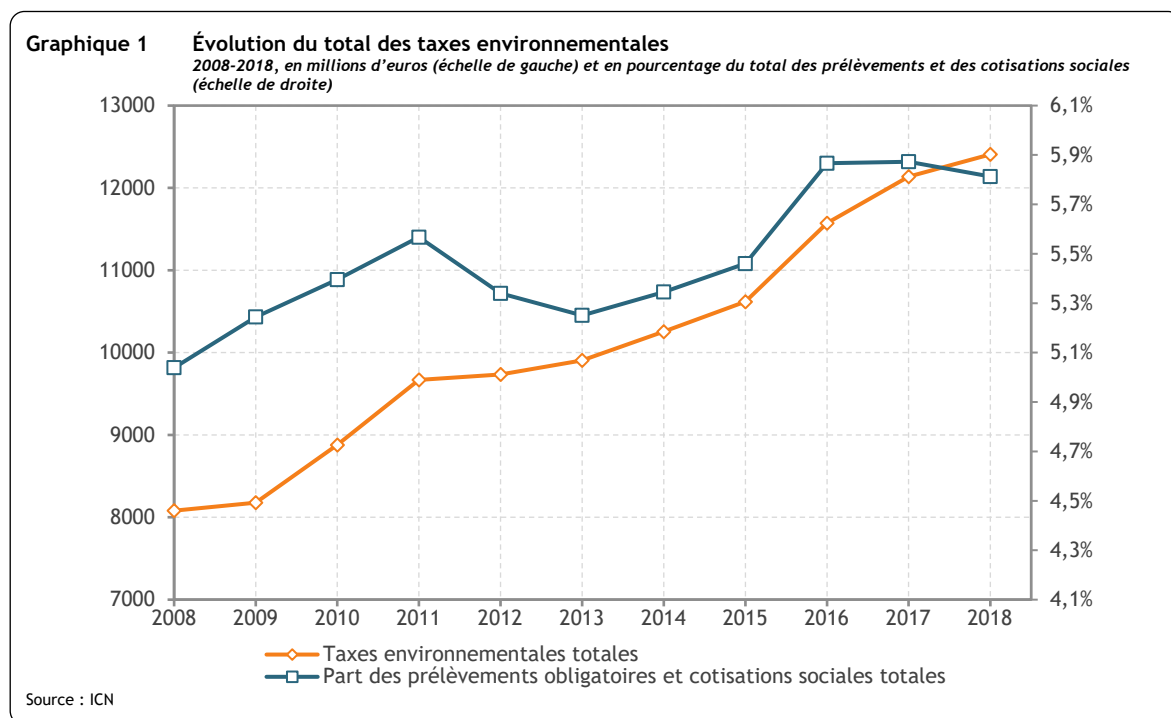
Eurostat classe les taxes environnementales en quatre catégories, à savoir les taxes sur l'énergie, les taxes sur les transports, les taxes sur la pollution et les taxes sur les ressources. Toutes les taxes perçues sur les produits énergétiques destinés à des applications de transport et stationnaires 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 permis 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, il y a uniquement des taxes sur les prélèvements d'eau.

Le graphique 1 montre que les recettes totales des taxes environnementales prélevées en Belgique sont passées de 8,1 milliards (2,24 % du PIB) en 2008 à 12,4 milliards d'euros (2,68 % du PIB) en 2018. Les taxes environnementales ont connu une évolution à la hausse pratiquement linéaire. 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 progression s'est ralentie (9,8 %). Ensuite, elle s'est à nouveau intensifiée jusqu'à 16,9 % sur la période 2015-2018. Le total des prélèvements et des cotisations sociales s'est accru de manière continue sur l'ensemble de la période, à l'exception d'un faible repli en 2009, et est passé de 160 milliards d'euros en 2008 à 213 milliards d'euros en 2018. La part des taxes environnementales dans le total des prélèvements et des cotisations sociales

¹ Voir notamment : Eurostat (2001), Environmental taxes – a statistical guide, Methods and Nomenclatures in Economy and Finance, Luxembourg.

² Depuis le 1er avril 2016, l'eurovignette pour les kilomètres parcourus en Belgique est remplacée par un système de redevance kilométrique (la taxe kilométrique).

a évolué de 5,0 % en 2008 à 5,6 % en 2011 pour s'établir à 5,3 % en 2013. Après 2013, cette part a à nouveau augmenté pour se stabiliser à environ 5,9 % à partir de 2016.



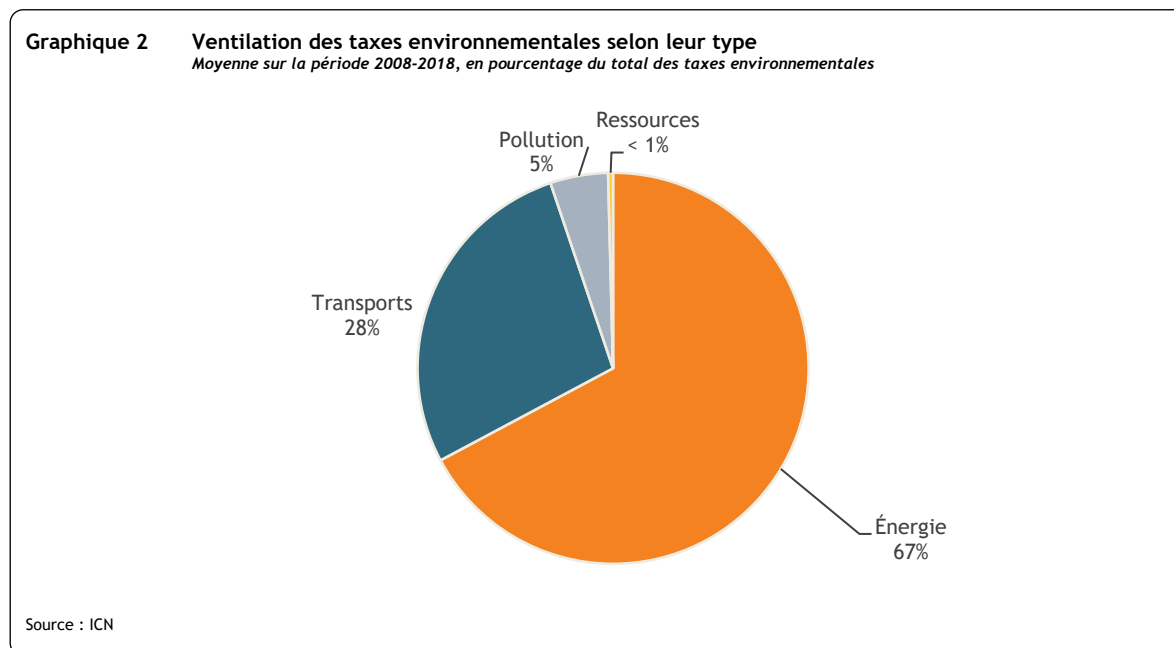
La progression de 1,5 milliard d'euros des taxes environnementales totales, observée entre 2009 et 2011, est attribuable pour près de 81 % à une hausse des recettes des taxes sur l'énergie et pour 18 % aux taxes sur les transports. La progression plus lente des recettes totales des taxes environnementales 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 taxes sur les transports, la pollution et les ressources de respectivement 3 %, 2 % et 0,2 %. La hausse des taxes environnementales de 1,8 milliard d'euros entre 2015 et 2018 s'explique à hauteur de 86 % par l'augmentation des taxes sur l'énergie et, à raison de respectivement 9 %, 3 % et 2 %, par la hausse des taxes sur les transports, des taxes sur la pollution et enfin sur les ressources. On peut en conclure 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 % 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.

Après 2013, les recettes des accises sur les huiles minérales sont reparties à la hausse. Cette évolution s'explique tout d'abord 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. On a également constaté un accroissement des recettes liées à la vente de permis d'émission. Comme la vente aux enchères de ces permis constitue la méthode d'attribution la plus efficace et s'inscrit dans le droit fil du principe « pollueur payeur », elle devient progressivement le principal mode de répartition des permis d'émission au cours de la période 2013-2020. Cela explique la hausse des recettes des permis d'émission après 2013. Ensuite, l'introduction d'un supplément aux tarifs de transport pour le financement des certificats verts en Wallonie en 2012 a généré des recettes considérables à partir de 2013. L'accroissement des recettes des accises sur les huiles minérales, la vente de permis d'émission et l'introduction du supplément aux tarifs en Wallonie sont les principaux facteurs expliquant la hausse des taxes sur l'énergie et des taxes environnementales dans leur ensemble après 2013. En outre, une taxe sur l'énergie a été introduite en 2016 en Région flamande. Par le biais de cette taxe, les autorités flamandes entendaient résorber la dette accumulée pour financer les certificats verts³.

Le graphique 2 montre que les taxes sur l'énergie constituent en moyenne la majeure partie (67 %) des taxes environnementales prélevées en Belgique au cours de la période 2008-2018. Les taxes sur les transports représentent 28 % 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 considérée, la part des taxes énergétiques a augmenté chaque année. Cette progression se reflète dans un tassement de la part des taxes sur les transports.



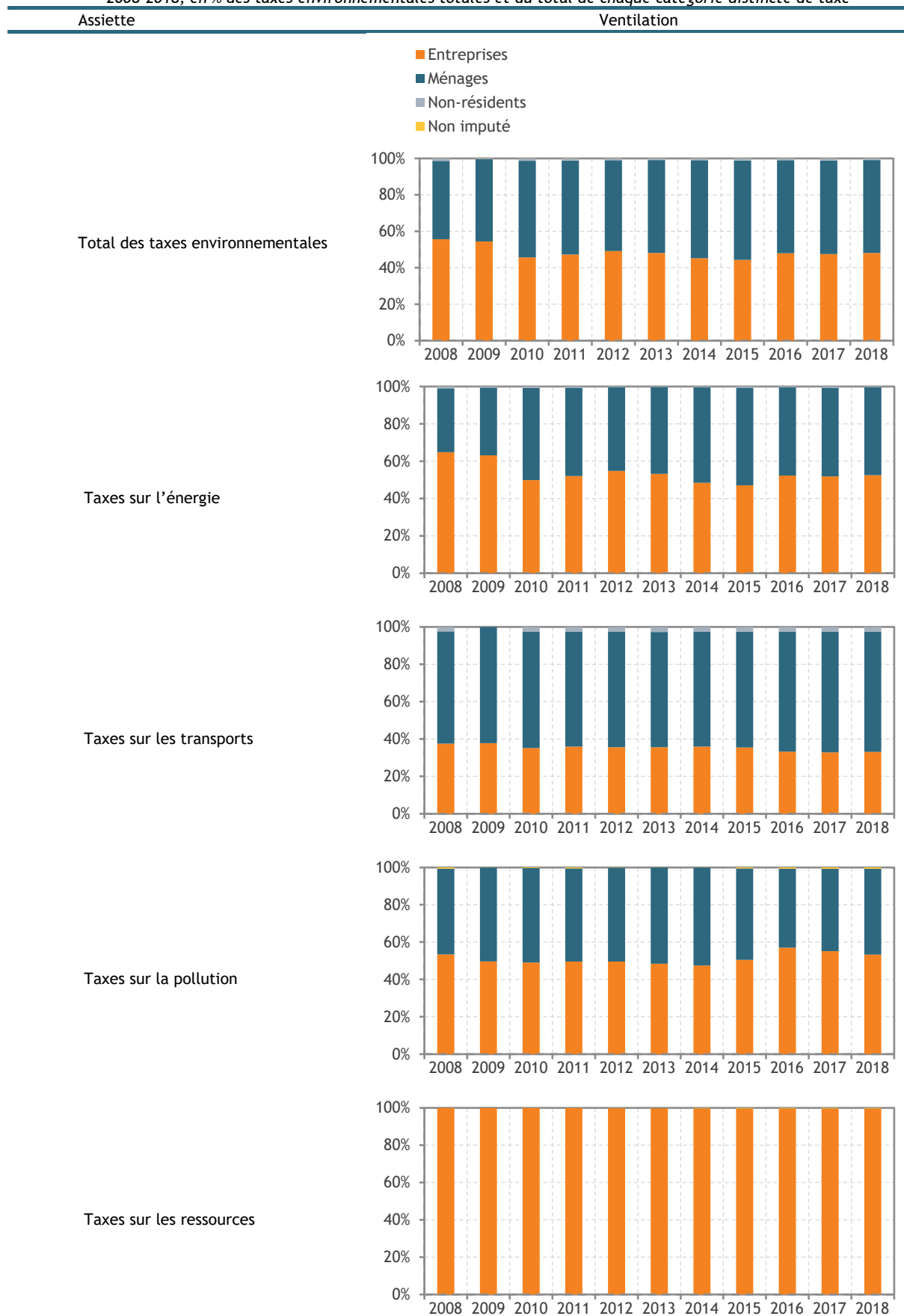
Toutefois, la Cour constitutionnelle a jugé cette taxe contraire au principe selon lequel les Régions ne sont pas autorisées à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par le fédéral. 1. En conséquence, cette taxe a été supprimée dans une large mesure à partir de 2018.

Il ressort du tableau 1 que la ventilation des **taxes environnementales totales** par catégorie de contribuables a évolué au cours de la période 2008-2018. En 2008, les ménages payaient 43 % des taxes environnementales. Ce pourcentage a progressé sur la période étudiée pour atteindre 51 % en 2018. En conséquence, la part des entreprises dans les recettes totales de taxes environnementales a baissé de 56 % en 2008 à 48 % en 2018. Une part minime des taxes environnementales totales n'a pu être imputée. Quant à la part des non-résidents, elle est négligeable⁴.

L'analyse des différentes catégories de taxe fait apparaître que les **taxes sur l'énergie** ont connu, sur la période 2008-2018, 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 46 % en 2018, alors que les entreprises ont vu leur part diminuer. Au cours de la période considérée, les **taxes sur les transports** ont été principalement payées par les ménages et la part de ces derniers a encore augmenté au cours des dernières années. Pour ce qui concerne les **taxes sur la pollution**, les ménages et les entreprises 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.

⁴ Il convient toutefois de remarquer qu'aucune accise sur l'essence ou le diesel n'a été imputée aux non-résidents étant donné que nous ne disposons pas de données sur leur consommation de carburant en Belgique. L'ensemble de ces accises a été imputé aux résidents belges.

Tableau 1 Évolution des parts des contribuables
 2008-2018, en % des taxes environnementales totales et du total de chaque catégorie distincte de taxe



Source : ICN

Si nous nous intéressons plus avant aux entreprises, nous constatons dans le tableau 2 que les entreprises de transports (branche NACE H) supportent en moyenne 28 % des **taxes sur l'énergie** (payées par les entreprises) au cours de la période considérée. Cette part diminue toutefois dans le temps et fléchit de 40 % en 2008 à 20 % en 2018. Cette baisse s'explique par le repli, à partir de 2010, des paiements d'accises sur les huiles minérales par le secteur des transports. Les quotas d'émission ont été introduits en 2013. Les principaux utilisateurs de ces quotas d'émission sont les entreprises qui produisent de l'électricité, du gaz, de la vapeur et de l'air conditionné, ce qui explique la progression de la part des branches NACE D dans les taxes sur l'énergie à partir de 2013.

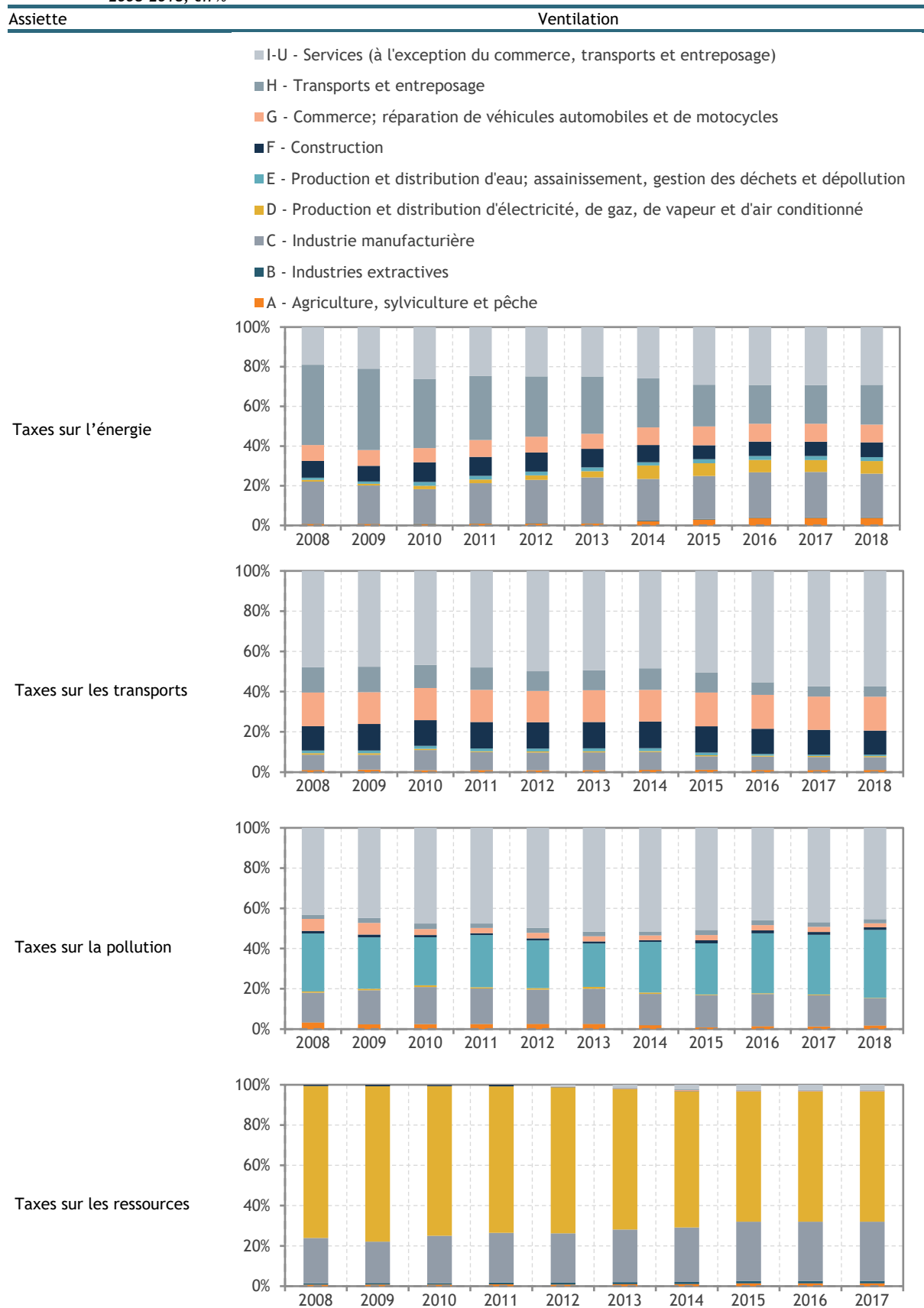
En ce qui concerne les **taxes sur les transports**, la ventilation par secteur est restée pratiquement constante. Ces taxes ont majoritairement été payées par le secteur tertiaire au cours de la période considérée, plus particulièrement par la branche de location de voitures (NACE 77). À noter toutefois 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 environnementale⁵.

En 2008, outre le secteur tertiaire (à l'exception du commerce, des transports et de l'entreposage) (NACE I-U), les entreprises assurant la production et distribution d'eau, l'assainissement, la gestion des déchets et la dépollution (NACE E) payaient une part importante (29 %) des **taxes sur la pollution**. Cette part a baissé à 22 % en 2013 pour ensuite repartir à la hausse et atteindre 34 % en 2018. Cette progression est due à une hausse des paiements de la taxe de la Région flamande sur la consommation d'eau prélevée auprès des grands consommateurs 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 % du total sur la période étudiée.

⁵ Voir notamment : Eurostat (2008), Eurostat Guidance on accounting for EDP – Classification of payments for the use of roads of pay, Luxembourg.

Tableau 2 Évolution de la part des branches (NACE) dans différents types de taxes environnementales payées par les entreprises 2008-2018, en %



Source : ICN

1.2. Différences méthodologiques par rapport à la publication précédente

Par rapport à la méthodologie appliquée pour le calcul des ETEA publiés en septembre 2019, la ventilation d'un certain nombre de taxes environnementales entre les différentes branches et les ménages pour la période 2015-2017 a quelque peu évolué. Le calcul réalisé pour la publication précédente était en effet fondé sur les tableaux initiaux des emplois pour 2015. Pour les besoins de la présente publication, une version actualisée des tableaux des emplois pour 2015 a toutefois été utilisée. De plus, le tableau des emplois pour l'année 2016 a été mis à disposition et donc utilisé pour le calcul de la ventilation sur la période 2016-2018, en attendant de disposer des tableaux des emplois pour les années 2017 et 2018.

En outre, six nouvelles taxes sur l'énergie ont été identifiées : la surcharge sur le tarif de transport pour l'éolien offshore (FED), la remise de certificats d'électricité verte (CF, RW, RBC), la surcharge sur le tarif de distribution pour le financement des certificats verts en Flandre et, en Wallonie, la surcharge sur le tarif de transport pour le financement des certificats verts. Depuis 2002, les autorités fédérales et régionales ont mis en œuvre un système de certificats verts pour stimuler les sources renouvelables. Conformément aux recommandations d'Eurostat, la Belgique a réalisé, en 2019, une révision méthodologique occasionnelle de ses comptes nationaux. À l'occasion de cette révision, l'ICN a décidé d'inclure, dans les comptes nationaux, de nouveaux phénomènes économiques comme le mécanisme des certificats verts. Un cadre comptable a ainsi été élaboré dans lequel les autorités octroient des subventions aux producteurs d'électricité verte (D.31) et lèvent des impôts sur les fournisseurs d'électricité (D.214A). Étant donné que le système est neutre à long terme pour le solde de financement des administrations publiques, aucun flux de trésorerie ne transite en principe par les comptes des administrations publiques. Toutefois, ce système impactera chaque année différemment les finances publiques étant donné que la subvention et l'impôt sont comptabilisés à des moments différents. L'introduction de ces taxes énergétiques dans les ETEA a entraîné une augmentation moyenne de 17 % du total des taxes environnementales. Toutes les nouvelles taxes ont été ventilées sur la base des tableaux des emplois 2008 à 2016, selon les emplois du produit 35A01, soit la production, le transport et la distribution d'électricité. Le tableau des emplois pour l'année 2016 a également été utilisé pour la ventilation relative aux années 2017 et 2018.

De plus, de nouvelles données sur le parc de véhicules et l'immatriculation de véhicules ont été utilisées pour ventiler la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation payée par les entreprises et l'eurovignette. Par ailleurs, des changements dans les statistiques de l'eau de la Belgique ont mené à des adaptations dans la répartition des taxes sur les ressources. De nouvelles données sur l'écart entre les quotas d'émission reçus gratuitement et les émissions vérifiées pour la Belgique font ressortir une nouvelle clé de répartition des quotas d'émission. Ces adaptations débouchent sur des variations entre les différentes années de la période considérée.

La prise en compte de ces nouvelles informations explique les changements des chiffres pour la période 2008-2017, en comparaison avec l'édition 2019.