



**Institut des comptes  
nationaux**

# Taxes environnementales par activité économique

2008-2019

Septembre 2021

Rue Belliard, 14-18  
1040 Bruxelles

e-mail: [contact@plan.be](mailto: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 : Guy Trachez, [gt@plan.be](mailto:gt@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° 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 doivent être 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 doivent être 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 2008-2019.

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

Séverine Waterbley

Bruxelles, septembre 2021

# Table des matières

<b>1. Commentaire .....</b>	<b>1</b>
1.1. Les taxes environnementales en chiffres	1
1.2. Les différences méthodologiques par rapport à la publication précédente	8

# 1. Commentaire

Dans un premier temps, l'évolution des (différentes catégories de) taxes environnementales et les principaux facteurs sous-jacents sont décrits. Ensuite, les différences méthodologiques par rapport à la publication de 2020 sont présentées. Ces différences découlent essentiellement de mises à jour relatives aux données de base.

## 1.1. Les taxes environnementales en chiffres

Selon la définition d'Eurostat, toute taxe dont l'assiette correspond à une activité polluante ou d'exploitation des ressources doit être considérée comme une taxe environnementale.<sup>1</sup> L'éventail des taxes perçues est donc beaucoup plus large que les taxes prélevées sur la pollution elle-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 utilisés pour le transport et à des fins stationnaires sont affectées à 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 liées à la possession d'un véhicule motorisé (comme la taxe annuelle de circulation) et à son utilisation (comme l'eurovignette pour les camions ayant une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes<sup>2</sup>). Les taxes sur la pollution englobent les taxes concernant la gestion des déchets solides, les nuisances sonores et 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 sur l'extraction de ressources sylvicoles et minières. En Belgique, seules des taxes sur les prélèvements d'eau sont levées.

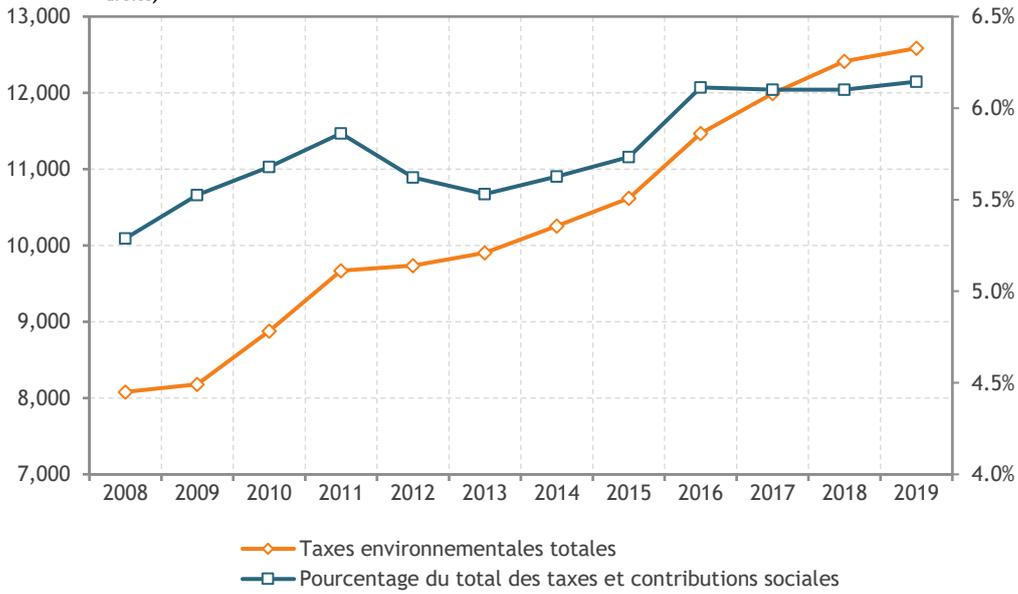
Le graphique 1 montre que les recettes totales des taxes environnementales prélevées en Belgique sont passées de 8,1 milliards d'euros (2,30 % du PIB) en 2008 à 12,6 milliards d'euros (2,64 % du PIB) en 2019. Les taxes environnementales ont évolué à la hausse sans discontinuer sur la période étudiée. Au cours de la période 2008-2011, les recettes de ces taxes 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 18,5 % sur la période 2015-2019. Le total des taxes et contributions 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 153 milliards d'euros en 2008 à 205 milliards d'euros en 2019. La part des taxes environnementales dans le total des taxes et contributions sociales 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 de nouveau augmenté pour se stabiliser à 6,1 % à partir de 2016.

---

<sup>1</sup> Eurostat (2013), Environmental taxes – A statistical guide, Luxembourg, doi:10.2785/47492

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

**Graphique 1** Évolution du total des taxes environnementales  
2008-2019, en millions d'euros (échelle de gauche) et en pourcentage du total des taxes et contributions sociales (échelle de droite)



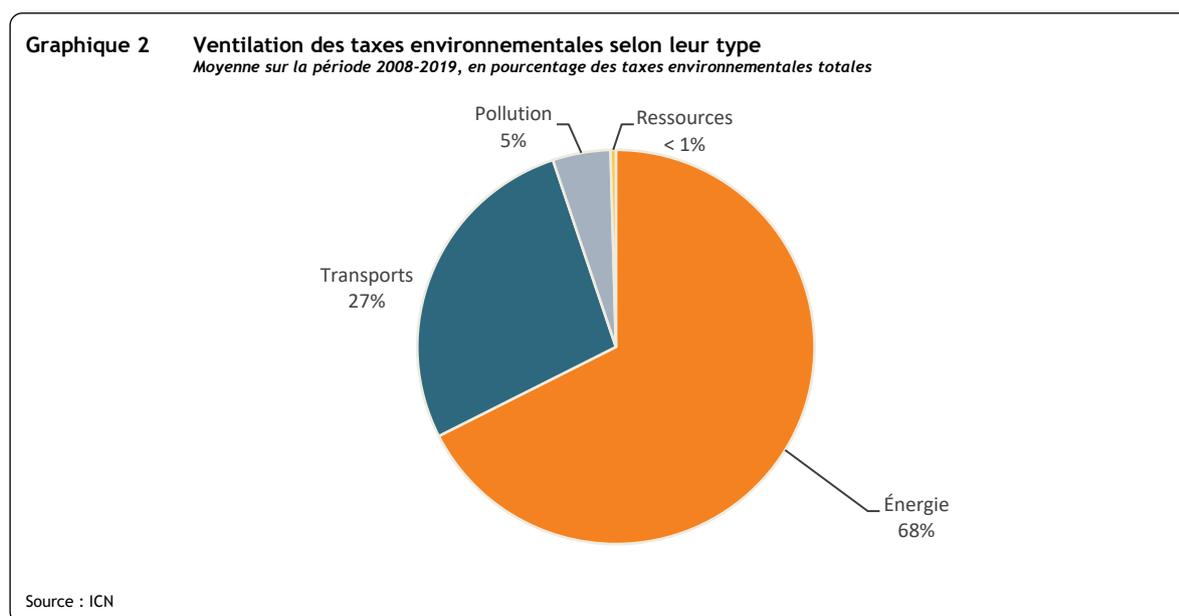
Source : ICN

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 une diminution du taux de croissance des taxes sur l'énergie. Au cours de cette période, une baisse des taxes sur les transports, la pollution et les ressources de respectivement 1,1 %, 3,5 % et 5,0 % est également observée. La hausse des taxes environnementales de 2 milliards d'euros entre 2015 et 2019 s'explique à hauteur de 85 % par l'augmentation des taxes sur l'énergie et, à raison de respectivement 11 %, 2 % et 2 %, par la hausse des taxes sur les transports, des taxes sur la pollution et enfin sur les ressources. En conclusion, ces résultats révèlent l'importance des taxes énergétiques dans 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 une diminution considérable de la consommation de diesel 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 réparties à la hausse. Cette évolution s'explique tout d'abord par la hausse des accises moyennes sur le diesel et le fioul lourd sur cette période, mais aussi par la consommation croissante de diesel et d'essence sur la même période. De plus, la forte hausse des recettes provient aussi des certificats verts (CV) wallons et des surtaxes fédérales sur le tarif de transport de l'énergie éolienne offshore. L'accroissement continu des recettes de ces trois types de taxes expliquent 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 verts<sup>3</sup>. Par ailleurs, les recettes de la vente de quotas d'émission ont fortement augmenté en 2018. Cette augmentation s'est poursuivie en 2019, et explique en grande partie la nouvelle augmentation des taxes sur l'énergie en 2019.<sup>4</sup>

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 2008-2019. 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 considérée, la part des taxes énergétiques a augmenté chaque année. Cette progression s'est accompagnée d'une diminution de la part des taxes sur les transports.



Il ressort du tableau 1 que la ventilation des **taxes environnementales totales** par catégorie de contribuables a évolué au cours de la période 2008-2019. En 2008, les ménages payaient 43 % des taxes environnementales. Ce pourcentage a progressé sur la période étudiée pour atteindre 50 % en 2019. Par conséquent, la part des entreprises dans les recettes totales de taxes environnementales a baissé de 56 %

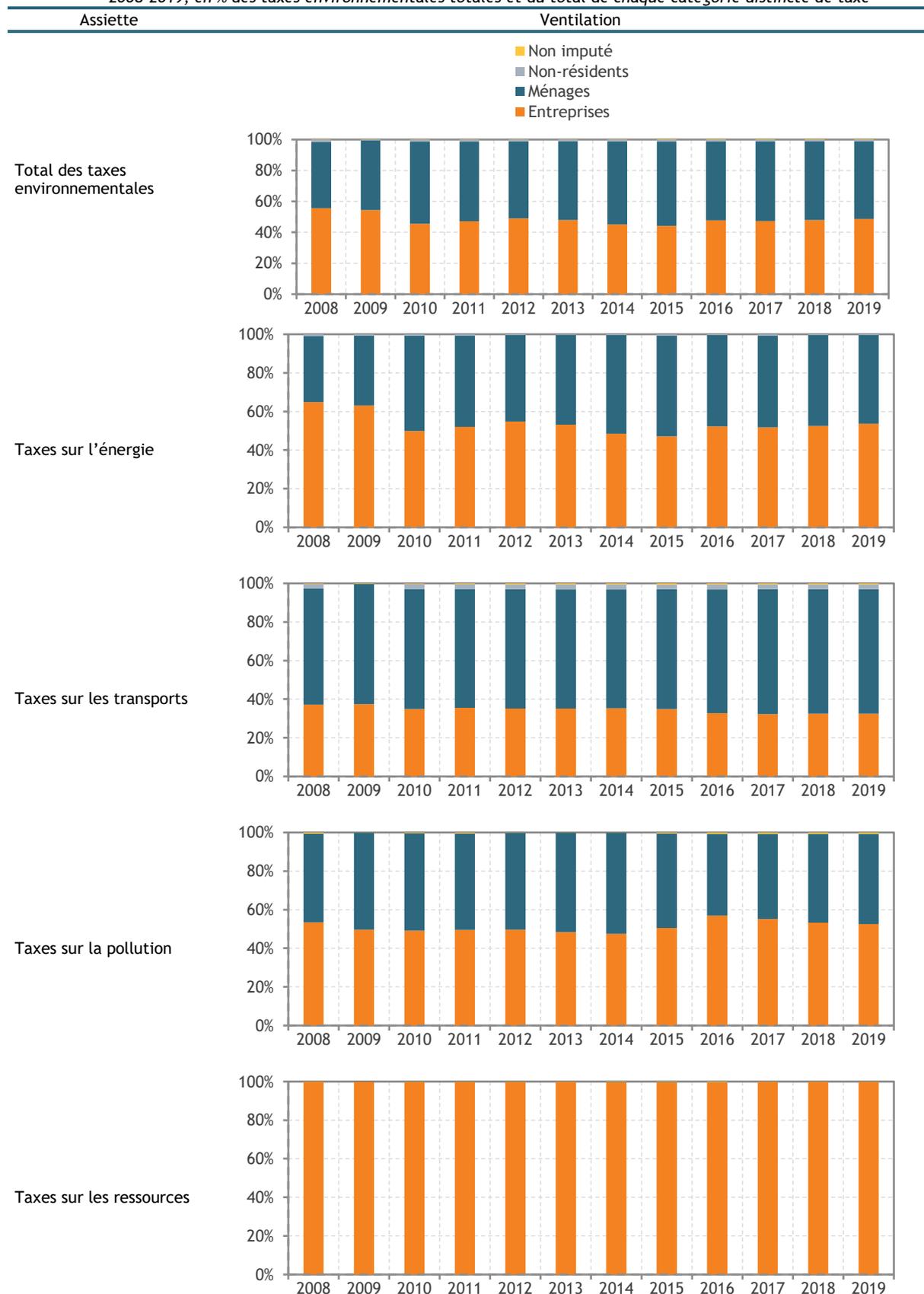
<sup>3</sup> Toutefois, la Cour constitutionnelle a jugé cette taxe contraire au principe selon lequel les Régions ne sont pas autorisées à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'Etat fédéral. En conséquence, cette taxe a été supprimée dans une large mesure à partir de 2018.

<sup>4</sup> Depuis fin 2017, début 2018, le prix d'enchère par quota d'émission a commencé à augmenter très fortement. Cela a entraîné un impact positif significatif sur les recettes totales des enchères belges provenant des quotas d'émission de CO<sub>2</sub>, et donc sur les recettes des taxes sur l'énergie et les recettes totales des taxes environnementales en général.

en 2008 à 49 % en 2019. Une part infime des taxes environnementales n'a pu être imputée. Quant à la part des non-résidents, elle est négligeable.

L'analyse des différentes catégories de taxe fait apparaître que les **taxes sur l'énergie** ont connu, sur la période 2008-2019, 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 2019, alors que les entreprises ont vu leur part diminuer, de 69 % en 2008 à 54 % en 2019. 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, en Belgique, à des taxes sur les prélèvements d'eau dans 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.

**Tableau 1 Évolution des parts des contribuables**  
 2008-2019, en % des taxes environnementales totales et du total de chaque catégorie distincte de taxe



Source : ICN

En considérant ensuite les entreprises séparément, le tableau 2 montre que le secteur des transports (NACE H) représente 28 % des **taxes sur l'énergie** (payées par les entreprises) en moyenne sur la période considérée. Le secteur tertiaire (à l'exclusion du commerce de gros et de détail, du transport et de l'entreposage) (NACE I-U) et l'industrie manufacturière (NACE C) occupent les deuxième et troisième places, avec respectivement 26 % et 21 % en moyenne. La part du secteur NACE H s'est toutefois réduite dans le temps, passant de 40 % en 2008 à 19 % en 2019. Cette évolution s'explique par un recul des paiements de droits d'accises sur les huiles minérales par le secteur des transports à partir de 2013. Depuis 2013, des recettes pour les quotas d'émission ont été générés. Les principaux payeurs 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.

Concernant les **taxes sur les transports**, le secteur tertiaire et plus particulièrement le secteur actif dans les activités de location et location-bail (NACE 77) a supporté la majorité d'entre elles sur la période étudiée. 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<sup>er</sup> 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 environnementale.<sup>5</sup>

En 2008, outre le secteur tertiaire (à l'exception du commerce, du transport 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 (28 %) des **taxes sur la pollution**. Leur part a baissé à 21 % en 2013 pour repartir à la hausse et atteindre 32 % en 2019. Cette progression est due à une hausse des paiements de la cotisation d'emballage, de la taxe sur les déchets industriels 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.

---

<sup>5</sup> 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  
2008-2019, en %



Source : ICN

## 1.2. Les différences méthodologiques par rapport à la publication précédente

Par rapport à la méthodologie appliquée pour le calcul des ETEA publiés en septembre 2020, la ventilation d'un certain nombre de taxes environnementales entre les différentes branches, les ménages et les non-résidents pour la période 2008-2018 a quelque peu évolué.

Le tableau des emplois (en prix de base) pour l'année 2017 a été utilisé pour les calculs relatifs aux années les plus récentes. Il a servi de référence pour la ventilation sur la période 2017-2019, en attendant de disposer des tableaux des emplois pour les années 2018 et 2019.

De plus, les données sur le parc de véhicules et l'immatriculation de véhicules ont été mises à jour pour l'ensemble de la série temporelle et ensuite utilisées pour ventiler la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation payée par les entreprises et l'eurovignette. Par ailleurs, la mise à jour des statistiques de l'eau de la Belgique a mené à des adaptations dans la répartition des taxes sur les ressources. Les données actualisées 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.

La prise en compte de ces nouvelles informations explique l'évolution de certains chiffres pour la période 2008-2018, en comparaison avec la dernière édition.