



CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES

Section
« Fiscalité et Parafiscalité »

INVENTAIRE DE LA FISCALITE ENVIRONNEMENTALE



JUILLET 2004

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	4
1.1 <i>Les instruments de politique environnementale</i>	4
1.2 <i>Répartition des compétences</i>	6
1.3 <i>Qu'est-ce qu'une taxe environnementale ?</i>	7
2. Aspects européens	9
2.1 <i>Perspective historique</i>	9
2.2 <i>Contenu de la directive</i>	10
2.2.1 Champ	10
2.2.2 Taux	10
2.2.3 Exonérations et réductions	11
2.3 <i>Impact en Belgique</i>	12
2.3.1 Sur les taux	12
2.3.2 Sur les secteurs économiques	20
2.4 <i>Appréciation</i>	20
3. Fiscalité environnementale au niveau fédéral	21
3.1 <i>Droits d'accise sur les produits énergétiques et l'électricité</i>	22
3.2 <i>Redevance de contrôle sur le fuel domestique</i>	23
3.3 <i>Cotisation sur l'énergie</i>	24
3.4 <i>Ecotaxes</i>	24
3.4.1 Récipients pour boissons	24
3.4.2 Appareils photos jetables	24
3.4.3 Piles	25
3.4.4 Les emballages de certains encres, colles et solvants à usage professionnel	25
3.5 <i>Taxe compensatoire des accises (TCA)</i>	26
4. Fiscalité environnementale au niveau régional	26
4.1 <i>Taxe de circulation (TC)</i>	27
4.1.1 Taux	27
4.1.2 Exemptions	29
4.1.3 Réductions	29
4.1.4 Décime additionnel en faveur des communes	29
4.1.5 Appréciation	30
4.2 <i>Taxe de circulation complémentaire (TCC)</i>	30
4.3 <i>Eurovignette</i>	30
4.4 <i>Taxe de mise en circulation (TMC)</i>	31
4.4.1 Véhicules imposables	31
4.4.2 Base imposable	32
4.4.3 Taux	32
4.4.4 Exemptions	33
4.4.5 Appréciation	33
4.5 <i>Redevance sur le captage d'eaux souterraines (Région flamande)</i>	34
4.6 <i>Redevance sur le captage d'eau de surface (Région flamande)</i>	34
4.7 <i>Redevance sur le déversement des eaux usées (Région flamande)</i>	34
4.8 <i>Redevances et contributions sur les prises d'eau (Région wallonne)</i>	34

	3
4.9 <i>Taxe sur le déversement des eaux usées industrielles et domestiques (Région wallonne)</i>	35
4.10 <i>Taxe sur le déversement des eaux usées (Région de Bruxelles-Capitale)</i>	35
4.11 <i>Redevance sur les déchets (Région flamande)</i>	36
4.12 <i>Taxe sur les déchets ménagers (Région wallonne)</i>	36
4.13 <i>Taxe sur les déchets non ménagers (Région wallonne)</i>	36
4.14 <i>Taxe sur le lisier (Région flamande)</i>	37
5. Produit des taxes environnementales	37
<u>ANNEXE I</u>	
Aperçu de la taxe sur les différents types de voitures automobiles, de voitures mixtes et de minibus	45
<u>ANNEXE II</u>	
Les subsides directs	46
1. <i>Au niveau européen</i>	46
2. <i>Au niveau fédéral</i>	46
3. <i>Au niveau régional</i>	46
3.1. Région flamande	46
3.2. Région wallonne	47
3.3. Région de Bruxelles-Capitale	47

Dans cette note nous examinons successivement les aspects européens de la question, la fiscalité fédérale et la fiscalité régionale. Les recettes fiscales correspondantes sont ensuite analysées. Mais au préalable, il convient de situer la fiscalité parmi les instruments de politique environnementale, de rappeler la répartition des compétences en la matière et de délimiter plus précisément le champ d'étude.

1. Introduction

1.1 *Les instruments de politique environnementale*

Plusieurs instruments peuvent être utilisés dans le cadre de la politique environnementale. A côté des réglementations, qui sont contraignantes, d'autres instruments, qualifiés d'économiques, ont un effet incitatif et laissent donc plus de liberté aux agents économiques. Ce sont les taxes, les subsides, les permis d'émission négociables et les systèmes de consignation.

En accordant des subsides, les pouvoirs publics partagent avec le pollueur les coûts de réduction de la pollution. Les subsides ne répondent donc pas au principe « pollueur-payeur ». L'octroi de subsides dans le domaine de l'environnement est étroitement contrôlé par la Commission européenne (1). Cet instrument reste malgré tout utilisé, notamment sous la forme de dépenses fiscales, c'est-à-dire d'exemptions ou de réductions d'impôts.

La taxe environnementale, telle que l'a conçue Pigou, vise à « internaliser » ce qu'on appelle les effets externes, c'est-à-dire à incorporer dans le prix des biens le coût de certains effets environnementaux. D'un point de vue économique, l'absence de prise en compte de ces effets est en effet une source de non-optimalité dans l'allocation des ressources. Leur prise en compte donne aux agents économiques un « signal-prix » qui est sensé être intégré dans le calcul économique.

1 Encadrement communautaire des aides d'Etat pour la protection de l'environnement (J. O. du 3.2.2001).

Les permis d'émission négociables procèdent quant à eux d'une idée très simple : l'Etat attribue gratuitement ou met en vente des « permis de polluer » pour une quantité correspondant au niveau maximum de pollution acceptable. Ces permis peuvent ensuite être achetés et vendus par les acteurs économiques. Prenons le cas d'une entreprise pour laquelle le coût de réduction des émissions est élevé. Plutôt que de réduire ses émissions, cette entreprise préférera acheter des permis d'émission aux entreprises dont le coût de réduction est plus faible. Ce faisant, elle contribue à rendre minimal le coût global de la réduction des émissions, réduction qui est imposée par l'offre de permis décidée par l'Etat (2).

Cet avantage théorique par rapport aux réglementations, appelé efficacité statique, les permis d'émission le partagent avec les taxes. Les réglementations s'appliquent généralement de manière uniforme à toute une branche d'activité, alors que le coût de la réduction des émissions varie d'une entreprise à l'autre. Au contraire, les taxes ou les systèmes de permis d'émission négociables favorisent l'adoption de mesures efficaces, les entreprises dont le coût de réduction des émissions est moindre ayant tendance à réduire davantage celles-ci.

Les taxes présentent un intérêt supplémentaire en ce qu'elles constituent une incitation permanente au changement. Elles orientent les choix des consommateurs vers des produits moins polluants ou conduisent les producteurs à réviser leurs techniques de production à l'aune de la modification de leurs coûts relatifs de production. A l'inverse des réglementations, qui imposent une technique ou ne présentent plus d'incitations lorsque la norme définie a été atteinte, les taxes incitent donc à rechercher de nouvelles techniques moins polluantes (3). Les taxes ont en effet ceci de particulier qu'elles imposent au pollueur de payer pour les émissions résiduelles en plus des coûts de dépollution.

Cette dernière caractéristique est à l'origine de l'opposition de certains secteurs industriels à la fiscalité environnementale, dont ils estiment qu'elle nuit à leur compétitivité, et à laquelle ils préfèrent d'autres instruments tels que les accords négociés. Ces derniers, qui sont négociés entre une entreprise ou un secteur et les pouvoirs publics, impliquent l'engagement d'atteindre certains objectifs environnementaux allant au-delà des exigences légales (4).

L'application du principe de neutralité budgétaire en matière de taxes environnementales entraîne un inconvénient plus spécifique à cette matière. Ce principe veut, en effet, que l'introduction de nouvelles taxes aille de pair avec la diminution d'autres taxes à due concurrence. Or, une taxe environnementale efficace voit normalement son produit diminuer au fil du temps, en raison du changement de comportement qu'elle induit.

Enfin, il va de soi que la mesure des effets externes et leur valorisation en termes monétaires est souvent difficile. On ne s'étonnera donc pas que, dans la pratique, bon nombre de taxes environnementales n'aient d'autre ambition que de modifier certains comportements dans le sens voulu.

2 Un marché européen des émissions de CO₂ fonctionnera à partir du 1^{er} janvier 2005. Des quotas d'émission auront préalablement été attribués aux gros émetteurs de certains secteurs industriels.

3 Il en va de même pour les permis d'émission négociables, du moins lorsqu'ils sont mis en vente par l'Etat (et non attribués gratuitement).

4 L'usage des accords négociés est consacré par la Directive du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (cf. infra).

1.2 Répartition des compétences

Différents niveaux de pouvoir peuvent prendre des mesures de politique environnementale. Il convient donc d'examiner comment se répartissent les compétences en la matière. Nous n'envisagerons ici, comme d'ailleurs dans la suite de la note, que le niveau européen d'une part, et les niveaux fédéral et régional d'autre part, à l'exclusion des provinces et des communes (5).

- niveau européen

En 1986, l'Acte Unique a doté l'environnement d'un chapitre spécifique dans le Traité. Depuis, cette base juridique a été renforcée à travers les dispositions des Traités de Maastricht et d'Amsterdam.

Le principe de subsidiarité s'applique à la politique de l'environnement. La Communauté intervient dans la mesure où les objectifs de l'action qu'elle envisage ne peuvent être réalisés de façon suffisante qu'à son niveau. D'autre part, l'environnement est un domaine de compétence partagée. Les Etats sont libres de prendre des dispositions législatives en l'absence de législation communautaire.

La directive est très utilisée en droit communautaire de l'environnement. Les directives lient les Etats quant aux résultats à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant aux moyens d'y parvenir.

Depuis le Traité d'Amsterdam, les actes dans le domaine de l'environnement sont adoptés à la majorité qualifiée selon la procédure de co-décision entre le Conseil et le Parlement. Certaines possibilités de prise de décision du Conseil à l'unanimité ont été préservées (article 175, § 2) lorsque la mesure est « essentiellement de nature fiscale », lorsqu'elle concerne l'aménagement du territoire ou lorsqu'elle affecte « sensiblement » les choix énergétiques d'un Etat membre.

- niveaux fédéral et régional

Concernant la répartition des compétences entre Etat fédéral et régions, il faut distinguer les compétences « matérielles » des compétences fiscales.

C'est principalement l'article 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, tel que modifié en 1993, qui organise la répartition des compétences en matière d'environnement. Les régions ont une compétence globale dans les matières suivantes : protection de l'environnement, politique des déchets, police des établissements dangereux, insalubres et incommodes, et production et distribution de l'eau. L'Etat fédéral conserve toutefois des compétences en matière de normes de produits, de protection contre les radiations ionisantes et de transit des déchets.

5 Les communes jouent sans conteste un rôle important en matière de politique environnementale, spécialement vis-à-vis des ménages. Il n'était toutefois pas possible, dans le cadre de cette note, de présenter des approches parfois très différentes suivant les communes, sans parler de la difficulté de rassembler les données nécessaires.

Diverses dispositions de la même loi (6) prévoient différentes formules de concertation, association, avis conforme, accord de coopération, etc. que doivent respecter les différents législateurs pour pouvoir mettre en œuvre leurs compétences en matière d'environnement.

Concernant les compétences fiscales (7), la Constitution prévoit, à l'article 170, § 1^{er}, l'impôt étatique et, au § 2, l'impôt de communauté ou de région. La compétence fiscale est donc une compétence concurrente, sauf les exceptions qui suivent.

Tout d'abord, les régions peuvent uniquement adopter des impôts à propos des matières qui n'ont pas encore fait l'objet d'impôts fédéraux. C'est la consécration du principe *non bis in idem*.

Le législateur fédéral peut également prévoir des exceptions à la compétence fiscale des régions. Ainsi, il peut déterminer quels impôts ne peuvent être levés, les limiter, voire même les supprimer, pour autant que « la nécessité en soit démontrée ».

Enfin, le législateur peut déterminer lui-même à l'avance quelle autorité, fédérale ou régionale, sera compétente pour établir des impôts. Ainsi, seules les régions, mais non l'Etat ou les communautés, peuvent lever des impôts en matière d'eau ou de déchets (8).

« Autrement dit, sauf pour ces deux impôts, les compétences fiscales ne sont en rien liées aux compétences matérielles. Dans ce système de répartition des compétences, il est possible que l'Etat influence, par sa fiscalité, des matières qui sont de la compétence régionale, tel l'environnement. L'inverse est également vrai pour les régions : leur pouvoir taxateur n'est en rien limité par leurs compétences normatives ou matérielles mais uniquement par les lois. » (9) Toutefois, « chaque entité doit respecter le principe de proportionnalité, en ce sens qu'elle ne doit pas prendre une mesure fiscale dont les effets indirects auraient pour objet de porter atteinte de manière excessive à la compétence d'une autre autorité. » (10)

1.3 Qu'est-ce qu'une taxe environnementale ?

Divers critères peuvent être adoptés pour définir une taxe environnementale. Nous avons repris ici ceux d'Eurostat (11). En 1997, Eurostat, la Commission européenne, l'OCDE et l'Agence Internationale de l'Energie ont développé conjointement un cadre statistique harmonisé, devant servir de base à la collecte régulière et à la publication de données sur l'utilisation des taxes environnementales dans les pays de l'UE et de l'OCDE. La comparabilité internationale des données était considérée comme primordiale.

6 Article 6, § 2, § 2 bis, § 3, § 3 bis, § 4, § 5 et § 8.

7 Cf. TULKENS, F., *La répartition des compétences en droit belge de l'environnement*, Kluwer, 1999, 72 p.

8 Article 2 de la loi ordinaire du 23 janvier 1989.

9 *Op. cit.*, p. 51.

10 *Op. cit.*, p. 52.

11 EUROPEAN COMMISSION, EUROSTAT, *Environmental taxes – A statistical guide*, Methods and Nomenclatures n°2, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 2001, 44 p. (cf. le site Web europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datashop).

Dans cette optique, il est apparu que l'assiette était la seule base objective permettant d'identifier les taxes environnementales. D'autres critères possibles, comme le nom de la taxe ou l'intention déclarée par le législateur, se sont avérés difficiles à utiliser en pratique. De nombreuses taxes répondent en effet à plusieurs objectifs, par exemple influencer les comportements en renchérissant le prix d'un produit et en même temps produire des recettes. Mais comme l'impact environnemental d'une taxe provient surtout de son effet sur les prix relatifs, ce dernier sera le même, que cette taxe ait été introduite pour des raisons budgétaires ou dans un but environnemental explicite.

Nous avons repris à notre compte cette argumentation et retenu la définition d'Eurostat : une taxe environnementale est une taxe dont l'assiette est une unité physique (ou une « proxy » de celle-ci) d'un bien qui a un impact négatif spécifique et avéré sur l'environnement. Comme Eurostat, nous incluons donc dans les taxes environnementales toutes les taxes sur l'énergie et le transport.

Par contre, la TVA en est exclue car, étant déductible pour de nombreux producteurs, elle n'influence pas les prix relatifs de la même manière que les autres taxes environnementales. En outre, les données sur les recettes de TVA ne sont pas toujours disponibles par produit. On pourrait cependant considérer que la TVA perçue sur les taxes environnementales (par exemple les droits d'accise sur l'énergie), étant un supplément sur ces taxes, constitue de facto une taxe environnementale. Si Eurostat n'en tient pas compte, c'est à nouveau pour des raisons pratiques, les recettes correspondantes étant parfois difficiles à estimer.

Compte tenu de la définition adoptée, il serait plus exact de parler de taxes liées à l'environnement, comme le fait d'ailleurs l'OCDE. L'expression « taxes environnementales » suggère en effet l'existence d'une visée environnementale, alors que ce critère ne fait pas partie de la définition. Cette expression est néanmoins d'usage courant, et nous l'utiliserons dans la suite de ce rapport.

Enfin, s'agissant de délimiter le champ couvert dans ce rapport, il y a lieu de rappeler la distinction entre taxes et redevances. Selon le SEC, les taxes sont des versements obligatoires, sans contrepartie, prélevés périodiquement par les pouvoirs publics. L'OCDE précise que les impôts sont sans contrepartie en ce sens que les bénéfices que les administrations publiques procurent aux contribuables ne sont normalement pas proportionnels aux paiements. Les redevances, par contre, impliquent l'existence d'une contrepartie. Le SEC les considère comme le paiement d'un service. Dans certains cas-limites, il peut être difficile de décider si un paiement environnemental à l'Etat doit être classé comme une taxe ou comme une redevance. En tout état de cause, nous avons adopté le classement opéré par l'Institut des Comptes Nationaux et Eurostat. Seules les taxes sont prises en considération dans cette note, à l'exclusion des redevances.

Conformément à ce qui vient d'être dit, la raison d'être principale de certaines de ces taxes n'est pas environnementale. Cela n'empêche évidemment pas qu'on se serve d'elles dans le cadre de la politique environnementale.

Les dépenses fiscales qui répondent à une motivation environnementale sont signalées au point 3. Les subsides directs sont abordés brièvement à l'annexe II.

2. Aspects européens

En matière de fiscalité environnementale, la seule législation communautaire spécifique est la Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (J.O. du 31.10.2003) (12). Avant d'examiner le contenu de cette directive et son impact, il n'est sans doute pas inutile de rappeler les grandes étapes qui ont précédé son adoption, de manière à mieux percevoir les enjeux en présence.

2.1 Perspective historique

La Directive 92/82/CEE établit pour la première fois des niveaux minima en matière d'accises. Toutefois, son champ d'application est limité aux huiles minérales. En 1995, la Commission propose une directive introduisant une taxe sur les émissions de CO₂ et sur l'énergie. Suite au blocage politique qui s'ensuit, le Conseil demande à la Commission de faire une nouvelle proposition.

C'est en 1997 que la Commission européenne propose une directive (COM(97) 30) comportant un ajustement à la hausse des taux d'accise existants ainsi qu'un élargissement de la base taxable de manière à inclure tous les produits énergétiques et l'électricité. L'introduction des hausses est prévue en trois étapes, avec des augmentations obligatoires en 1998 et 2000, et des niveaux indicatifs pour 2002. Le projet prévoit également un ensemble de dérogations obligatoires ou facultatives pour des raisons environnementales, pour les entreprises grandes consommatrices d'énergie (définies par la part des inputs énergétiques dans le total des coûts) et pour certains secteurs de transport (rail, navigation maritime et aérienne). Enfin, la possibilité est laissée aux Etats membres de différencier les taxes sur base de critères environnementaux, pour autant que les minima soient respectés. Cette proposition a rencontré une opposition importante de la part de certains Etats membres, qui refusaient d'augmenter leur niveau de taxation de l'énergie.

En 1999, la Présidence allemande a présenté une proposition de compromis. Par rapport à la proposition de la Commission, elle se caractérise principalement par des taux plus bas et un élargissement des exemptions possibles, avec des taux réduits pour les ménages, les industries grandes consommatrices et les régions défavorisées du point de vue géographique. De plus, la date de l'introduction des taux majorés est reportée à 2001, avec la possibilité d'accorder des périodes de transition plus longues aux pays qui ont des difficultés à respecter les objectifs d'inflation. Mais cette proposition s'est heurtée à l'opposition de l'Espagne et de l'Irlande, qui y voyaient une menace pour la stabilité des prix, en dépit du fait que les études économiques conduisaient à minimiser cet impact.

12 La TVA sortant du cadre de ce rapport (cf. supra), la législation communautaire en matière d'harmonisation des taux ne sera que mentionnée ici.

Ce n'est qu'en 2001 que les discussions ont repris, sous présidence suédoise. L'objectif était cette fois d'aboutir à un accord sur la structure des règles de taxation de l'énergie. En effet, certains points avaient été insuffisamment étudiés jusqu'alors ; ils le seront cette fois de manière approfondie. Les discussions sur le niveau des taux, qui avaient été la pierre d'achoppement des propositions précédentes, ne devaient avoir lieu que dans un deuxième temps. Grâce surtout aux Présidences belge, espagnole et danoise, qui ont beaucoup travaillé à faire avancer le dossier, un accord politique a finalement pu être atteint au Conseil du 20 mars 2003. Après avis du Parlement européen, la Directive restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité a été adoptée par le Conseil le 27 octobre 2003.

2.2 Contenu de la directive

Cette directive vise plusieurs objectifs. Aux termes des considérants, la fixation de niveaux minima de taxation pour la plupart des produits énergétiques peut diminuer les écarts actuels entre les niveaux nationaux de taxation et favoriser ainsi le bon fonctionnement du marché intérieur. Cette directive répond aussi aux exigences des autres politiques communautaires. En effet, les prix des produits énergétiques, qui sont en partie déterminés par la fiscalité, sont des éléments-clés des politiques communautaires de l'énergie, des transports et de l'environnement. La taxation des produits énergétiques et de l'électricité est en particulier un des instruments disponibles pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto.

Quant à la structure de la directive, divers considérants justifient l'exclusion du champ d'application de la directive de certains produits ou utilisations, la différenciation des niveaux minima en fonction des utilisations, ainsi que l'introduction dans la directive de diverses réductions et exonérations. Ces aspects de la directive sont examinés ci-après.

2.2.1 Champ

La directive ne s'applique pas à certaines utilisations de produits énergétiques et de l'électricité (art. 2, par. 4). Sont visés en particulier les produits énergétiques destinés à des usages autres que ceux de carburant ou de combustible, ainsi que les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans certains procédés : réduction chimique, électrolyse, procédés métallurgiques et procédés minéralogiques.

2.2.2 Taux

Les articles 7, 8 et 9 traitent des taux minima de taxation. Par « niveau de taxation », on entend le montant total d'impôts indirects, à l'exception de la TVA (art. 4, par. 2). Les taux minima de taxation sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2004 (avec, dans le cas de certains carburants, de nouveaux taux minima à partir du 1^{er} janvier 2010). Les taux proprement dits figurent à l'annexe I de la directive (tableaux A à C).

Concernant les carburants (tableau A), il faut noter que la Belgique peut appliquer une période transitoire pour adapter son taux de taxation du gasoil routier, ce qui revient à retarder de deux ou trois ans l'entrée en vigueur du taux minimum (art. 18, par. 5). En outre, la Belgique peut, à certaines conditions, appliquer un taux réduit spécial pour le gasoil routier à usage commercial (art. 18, par. 5).

Au tableau B, des niveaux minima de taxation nettement moins élevés sont applicables aux carburants qui font l'objet des utilisations industrielles et commerciales précisées à l'art. 8, par. 2 : travaux agricoles et assimilés, moteurs stationnaires et moteurs utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics.

Le tableau C reprend les niveaux minima applicables aux combustibles et à l'électricité, en distinguant selon qu'il s'agit de consommation professionnelle ou non (cf. art. 11). A noter, dans le cas de la Belgique, la possibilité d'appliquer, au moins jusqu'au 1^{er} janvier 2007, un taux réduit de 10 euros par 1000 litres de fuel domestique, étant donné l'existence d'une redevance de contrôle sur ce même combustible.

2.2.3 Exonérations et réductions

Les exonérations et réductions font l'objet des articles 14 à 17. Les exonérations obligatoires visent (art. 14) les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de l'électricité, les produits énergétiques utilisés pour la navigation aérienne (autre que le tourisme privé) et enfin les produits énergétiques utilisés pour la navigation dans les eaux communautaires (y compris la pêche), autre qu'à bord de bateaux de plaisance privés. Dans les deux derniers cas, la possibilité est toutefois laissée de limiter les exonérations aux transports internationaux et intracommunautaires.

D'autre part, les Etats membres peuvent accorder des exonérations totales ou partielles ou encore des réductions de niveau de taxation dans les cas principaux suivants (art. 15, par. 1) :

- produits utilisés dans le cadre de projets pilotes ;
- électricité « verte » (solaire, éolienne, hydraulique, biomasse, etc.) ;
- produits énergétiques et électricité utilisés pour la production combinée de chaleur et d'énergie ;
- l'électricité issue de cette production, à condition que les générateurs combinés soient respectueux de l'environnement ;
- produits énergétiques et électricité utilisés pour le transport par train, métro, tram et trolleybus ;
- produits énergétiques utilisés dans la navigation sur des voies navigables intérieures (y compris la pêche) ;
- gaz naturel dans les Etats membres où la part du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie était inférieure à 15% en 2000 ;
- électricité, gaz naturel et charbon consommés par les ménages et/ou par des organisations caritatives ;
- gaz naturel et LPG utilisés comme carburants.

Les Etats membres peuvent en outre appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro aux produits énergétiques et à l'électricité utilisée pour des travaux agricoles et assimilés (art. 15, par. 3).

Ils peuvent de même appliquer une exonération ou un taux de taxation réduit aux biocarburants (art. 16).

La directive prévoit aussi la possibilité de réductions fiscales sur la consommation de produits énergétiques utilisés pour le chauffage et d'électricité, et ce dans deux cas (art. 17) : 1) en faveur des entreprises grandes consommatrices d'énergie ou 2) en cas d'accords négociés, ou lorsque des régimes de permis négociables ou des mesures équivalentes sont mises en œuvre. Les entreprises grandes consommatrices d'énergie sont définies comme étant celles dont les achats de produits énergétiques et d'électricité atteignent au moins 3 % de la valeur de la production ou pour lesquelles le total des taxes énergétiques dues est d'au moins 0,5 % de la valeur ajoutée. Quant aux accords négociés, régimes de permis négociables ou mesures équivalentes, ils doivent permettre la réalisation des objectifs environnementaux ou un rendement énergétique accru à peu près équivalents à ce qui aurait été obtenu si les taux minima communautaires avaient été respectés.

Si les produits énergétiques et l'électricité sont utilisés par une entreprise grande consommatrice d'énergie, et si des accords négociés, des régimes de permis négociables ou des mesures équivalentes sont mis en œuvre, le niveau de taxation de cette entreprise peut aller jusqu'à zéro. Si seule la deuxième condition est vérifiée, le niveau de taxation peut descendre jusqu'à 50 % des niveaux minima.

Enfin, à l'article 18, la directive autorise, par dérogation, les Etats membres à continuer d'appliquer les niveaux réduits de taxation ou les exonérations énumérés à l'annexe II de la directive, et ce jusqu'au 31 décembre 2006. Dans le cas de la Belgique, il s'agit des diverses exonérations qui étaient déjà en vigueur en 2003.

2.3 Impact en Belgique

2.3.1 Sur les taux

Le tableau I montre l'écart entre les taux prévus par la directive et les taux belges en vigueur le 25 mars 2003. C'est en quelque sorte une mesure de l'effort à consentir par la Belgique dans le cadre de la directive, mesure cependant imparfaite puisque ne tenant pas compte des exonérations et réductions.

Depuis lors, des mesures importantes ont été prises, impliquant notamment des hausses de taux.

La loi-programme du 5 août 2003 (13) a modifié les taux de la cotisation sur l'énergie pour une série de produits énergétiques et a introduit un taux pour le gasoil routier. En même temps, un système-cliquet était mis en place pour l'essence sans plomb et le gasoil routier. En vertu de ce système, le droit d'accise spécial pourra augmenter, pour chacun de ces deux carburants, d'un montant maximum de 28 euros par 1.000 litres annuellement au cours des années 2004 à 2007, avec la restriction que la hausse en question ne peut dépasser la moitié de la baisse du prix hors TVA fixé par le contrat de programme.

L'arrêté royal du 29 février 2004 modifiant la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure et aux taux des droits d'accise sur les huiles minérales (14) a étendu l'appellation d'accise à la redevance de contrôle sur le gasoil de chauffage et à la cotisation sur l'énergie. Il a aussi étendu le champ d'application de la loi à l'électricité et à de nouveaux produits (houille et coke). Enfin, certains produits déjà taxés ont vu leur taxation augmenter, en vue du respect des nouveaux minima communautaires.

L'arrêté royal du 29 février 2004 portant des dispositions diverses en matière d'accise (15) fixe quant à lui les taux à appliquer à la consommation professionnelle de produits énergétiques. Un taux zéro est accordé aux entreprises grandes consommatrices d'énergie qui disposent d'un accord ou permis environnemental et un taux réduit est appliqué aux autres entreprises également en possession d'un tel accord ou permis. Les modalités d'application ainsi que la date d'entrée en vigueur de cette différenciation fiscale seront fixées dans un arrêté royal à délibérer en Conseil des Ministres.

Pour bénéficier du taux zéro, les entreprises doivent respecter certaines conditions, qui sont précisées dans l'arrêté royal. Premièrement, « les achats de produits énergétiques et d'électricité de l'entreprise doivent atteindre au moins 3 % de la valeur de la production ou le montant total des taxes énergétiques dues par cette entreprise doit être au moins de 0,5% de la valeur ajoutée » (art. 2, § 1^{er}, b). En second lieu, « l'entreprise doit accepter les accords ou les régimes de permis négociables ou les mesures équivalentes, permettant la réalisation des objectifs environnementaux ou un rendement énergétique accru à peu près équivalents à ce qui aurait été obtenu si le taux applicable à la consommation professionnelle – autres entreprises avait été appliqué. » (art. 2, § 1^{er}, a) Pour bénéficier du taux réduit, seule la deuxième condition est d'application.

Le même arrêté royal crée enfin un taux d'accise spécifique pour les secteurs du transport des personnes et des marchandises. Ces secteurs professionnels sont exemptés, pour le gasoil à faible teneur en soufre qu'ils utilisent, des augmentations du droit d'accise spécial intervenant après le 1er janvier 2004.

Le tableau II permet de comparer les taux actuellement en vigueur aux niveaux minima fixés dans la directive.

14 M.B. du 5 mars 2004.

15 M.B. du 5 mars 2004.

Tableau I
Taxation des produits énergétiques et de l'électricité : situation belge au 25 mars 2003 et niveaux prévus par la directive (en euros)

Produit	Droit d'accise	Droit d'accise spécial	Redevance de contrôle	Cotisation sur l'énergie	Impôt total	Impôt total TVA comprise	Niveaux minima	Niveaux minima TVA comprise	Différence	Différence en % des niveaux minima	Différence TVA comprise
Essence au plomb	294,9933	256,8177	0	13,6341	565,4451	684,1886	421	509,4100	144,4451	34%	174,7786
Essence sans plomb à faible teneur en soufre et en aromatiques	245,4146	248,1414	0	13,6341	507,1901	613,7000	359	434,3900	148,1901	41%	179,3100
Essence sans plomb à haute teneur en soufre et en aromatiques	245,4146	263,0150	0	13,6341	522,0637	631,6971	359	434,3900	163,0637	45%	197,3071
Pétrole lampant utilisé comme carburant	294,9933	256,8177	0	13,6341	565,4451	684,1886	302	365,4200	263,4451	87%	318,7686
Pétrole lampant destiné à des usages industriels et commerciaux	18,5920	0	0	0	18,5920	22,4963	21	25,4100	-2,408	-11%	-2,9137
Pétrole lampant utilisé pour le chauffage	0	0	0	12,8905	12,8905	15,5975	0	0,000	12,8905	-	15,5975
Gasoil à faible teneur en soufre utilisé comme carburant	198,3148	91,7206	0	0	290,0354	350,9428	302	365,4200	-11,9646	-4%	-14,4772
Gasoil à haute teneur en soufre utilisé comme carburant	198,3148	106,5942	0	0	304,909	368,9399	302	365,4200	2,909	1%	3,5199
Gasoil destiné à des usages industriels et commerciaux	18,5920	0	0	0	18,5920	22,4963	21	25,4100	-2,408	-11%	-2,9137
Gasoil de chauffage (fuel domestique) à haute teneur en soufre à partir du 1/1/2007	0	0	5	8,4284	13,4284	16,2484	21	25,4100	-7,5716	-36%	-9,1616
Gasoil de chauffage (fuel domestique) à haute teneur en soufre	0	0	5	8,4284	13,4284	16,2484	10	12,1000	3,4284	34%	4,1484
GPL et méthane utilisés comme carburant	0	0	0	0	0	0,0000	125	151,2500	-125	-100%	-151,2500
GPL et méthane destinés à des usages industriels et commerciaux	37,1840	0	0	0	37,1840	44,9926	41	49,6100	-3,816	-9%	-4,6174
GPL utilisé comme combustible : propane	0	0	0	17,1047	17,1047	20,6967	0	0,0000	17,1047	-	20,6967
GPL utilisé comme combustible : butane	0	0	0	17,3525	17,3525	20,9965	0	0,0000	17,3525	-	20,9965
Fuel lourd	13,0	0	0	0	13	15,7300	15	18,1500	-2	-13%	-2,4200
Gaz naturel utilisé comme carburant	0	0	0	0	0	0,0000	2,6	3,1460	-2,6	-100%	-3,1460
Gaz naturel destiné à des usages industriels et commerciaux	0	0	0	0	0	0,0000	0,3	0,3630	-0,3	-100%	-0,3630
Gaz naturel utilisé comme combustible (ND1-ND2) (Dir.:consommation non professionnelle)	0	0	0	0	0,33890	0,4101	0,3	0,3630	0,0389	13%	0,0471
Gaz naturel utilisé comme combustible (ND3) (Dir.:consommation professionnelle)	0	0	0	0	0	0,0000	0,15	0,1815	-0,15	-100%	-0,1815
Electricité basse tension (Dir.: cons. professionnelle)	0	0	0	1,3684	1,3684	1,6558	0,5	0,6050	0,8684	174%	1,0508
Electricité basse tension (Dir.: cons. non professionnelle)	0	0	0	1,3684	1,3684	1,6558	1	1,2100	0,3684	37%	0,4458
Electricité haute tension (Dir.: cons. professionnelle)	0	0	0	0	0	0,0000	0,5	0,6050	-0,5	-100%	-0,6050
Dir.: houille et coke (cons. professionnelle)	0	0	0	0	0	0,0000	0,15	0,1815	-0,15	-100%	-0,1815
Dir.: houille et coke (cons. non professionnelle)	0	0	0	0	0	0,0000	0,3	0,3630	-0,3	-100%	-0,3630

- Les montants sont exprimés en euros par 1.000 litres, sauf pour le GPL et le fuel lourd (euros par 1.000 kg), le gaz naturel et la houille (euros par gigajoule), et l'électricité (euros par MW/h).

Tableau II
Taxation des produits énergétiques et de l'électricité : situation au 1^{er} juin 2004
(Taux en euros par 1.000 litres, sauf mention contraire)

Produit	Droit d'accise	Droit d'accise spécial	Cotisation sur l'énergie	Total	Total TVA comprise	Niveaux minima	Minima TVA comprise	Différence	Différence en % des niveaux minima	Différence TVA comprise
A. Essence au plomb	294,9933	256,8177	0	551,8110	667,6913	421	509,4100	130,811	31%	158,2813
B. Essence sans plomb ≥ 98 octane										
1. A haute teneur en soufre et en aromatiques	245,4146	283,2150	28,6317	557,2613	674,2862	359	434,3900	198,2613	55%	239,8962
2. A basse teneur en soufre et en aromatiques	245,4146	268,3414	28,6317	542,3877	656,2891	359	434,3900	183,3877	51%	221,8991
C. Autre essence sans plomb	245,4146	268,3414	28,6317	542,3877	656,2891	359	434,3900	183,3877	51%	221,8991
D. Pétrole lampant										
1. Utilisé comme carburant	294,9933	256,8177	28,6317	580,4427	702,3357	302	365,4200	278,4427	92%	336,9157
2. Utilisé comme carburant pour des utilisations industrielles et commerciales (1)				0						
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental (2)	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental (2)	9,2960	1,2040	0	10,5000	12,7050	10,5	12,7050	0	0%	0
- autres	18,5920	2,4080	0	21,0000	25,4100	21	25,4100	0	0%	0
3. Utilisé comme combustible										
3.1. Consommation professionnelle										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental	0	0	8,9738	8,9738	10,8583	0	0	8,9738	-	10,8583
- autres entreprises	0	0	17,9475	17,9475	21,7165	0	0	17,9475	-	21,7165
3.2. Consommation non professionnelle	0	0	17,9475	17,9475	21,765	0	0	17,9475	-	21,7165

(1) *Pétrole lampant utilisé sous contrôle fiscal dans les utilisations suivantes : moteurs stationnaires ; installations et machines utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics ; véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisé sur la voie publique.*

(2) *Ne concerne que les moteurs stationnaires et les installations utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics*

Produit	Droit d'accise	Droit d'accise spécial	Cotisation sur l'énergie	Total	Total TVA comprise	Niveaux minima	Minima TVA comprise	Différence	Différence en % des niveaux minima	Différence TVA comprise
E. Gasoil d'une teneur en soufre excédant 50 mg/kg										
1. Utilisé comme carburant (1)	198,3148	127,6942 (1)	14,8736	340,8826 (1)	412,4679	302	365,4200	38,8826	13%	47,0479
2. Utilisé comme carburant pour des utilisations industrielles et commerciales (2)										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental (3)	9,2960	1,2040	0	10,5000	12,7050	10,5	12,7050	0	-	0
- autres	18,5920	2,4080	0	21,0000	25,4100	21	25,4100	0	0%	0
3. Utilisé comme combustible										
3.1. Consommation professionnelle										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental	0	0	5,0000 (4) + 4,2427	9,2427	11,1837	10,5	12,7050	-1,2573	-12%	-1,5213
- autres entreprises	0	0	10,0000 (4) + 8,4854	18,4854	22,3673	21	25,4100	-2,5146	-12%	-3,0427
3.2. Consommation non professionnelle	0	0	10,0000 (4) + 8,4854	18,4854	22,3673	10	12,100	8,4854	85%	10,2673

- (1) Le gasoil utilisé comme carburant et destiné aux besoins des sociétés de transport en commun régionales est exempté du droit d'accise spécial à concurrence de 49,5787 € par 1.000 l.
- (2) Gasoil utilisé sous contrôle fiscal dans les utilisations suivantes : moteurs stationnaires ; installations et machines utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics ; véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisé sur la voie publique.
- (3) Ne concerne que les moteurs stationnaires et les installations utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics
- (4) Redevance de contrôle

Produit	Droit d'accise	Droit d'accise spécial	Cotisation sur l'énergie	Total	Total TVA comprise	Niveaux minima	Minima TVA comprise	Différence	Différence en % des niveaux minima	Différence TVA comprise
F. Gasoil d'une teneur en soufre n'excédant pas 50 mg/kg										
1. Utilisé comme carburant (1)(5)	198,3148	116,5206 (1)	14,8736	329,7090 (1)	398,9479	302	365,4200	27,709	9%	33,5279
2. Utilisé comme carburant pour des utilisations industrielles et commerciales (2)										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental (3)	9,2960	1,2040	0	10,5000	12,7050	10,5	12,7050	0	-	0
- autres	18,5920	2,4080	0	21,0000	25,4100	21	25,4100	0	0%	0
3. Utilisé comme combustible										
3.1. Consommation professionnelle										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental	0	0	5,0000 (4) + 3,5511	8,5511	10,3468	10,5	12,7050	-1,9489	-19%	-2,3582
- autres entreprises	0	0	10,0000 (4) + 7,1022	17,1022	20,6937	21	25,4100	-3,8978	-19%	-4,7163
3.2. Consommation non professionnelle	0	0	10,0000 (4) + 7,1022	17,1022	20,6937	10	12,1000	7,1022	71%	8,5937

- (1) Le gasoil utilisé comme carburant et destiné aux besoins des sociétés de transport en commun régionales est exempté du droit d'accise spécial à concurrence de 49,5787 € par 1.000 l.
- (2) Gasoil utilisé sous contrôle fiscal dans les utilisations suivantes : moteurs stationnaires ; installations et machines utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics ; véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisé sur la voie publique.
- (3) Ne concerne que les moteurs stationnaires et les installations utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics
- (4) Redevance de contrôle
- (5) Droit d'accise spécial de 91,7206 € et total des droits d'accise de 304,9090 € par 1.000 l notamment pour les taxis, autobus et autocars, ainsi que pour les véhicules destinés au transport de marchandises et dont la masse maximale autorisée est d'au moins 7,5 tonnes.

Produit	Droit d'accise	Droit d'accise spécial	Cotisation sur l'énergie	Total	Total TVA comprise	Niveaux minima	Minima TVA comprise	Différence	Différence en % des niveaux minima	Différence TVA comprise
G. Fuel lourd (EUR par 1.000 kg) (5)										
1. Consommation professionnelle										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental	6,5000	1,0000	0	7,5000	9,0750	7,5	9,0750	0	0%	0
- autres entreprises	13,0000	2,0000	0	15,0000	18,1500	15	18,1500	0	0%	0
2. Consommation non professionnelle	13,0000	2,0000	0	15,0000	18,1500	15	18,1500	0	0%	0
H. Gaz de pétrole liquéfié (EUR par 1.000 kg)										
1. Utilisé comme carburant	0	0	0	0	0	125	151,2500	-125	-100%	-151,2500
2. Utilisé comme carburant pour des utilisations industrielles et commerciales (1)										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental (2)	0	0	0	0	0	41	49,6100	-41	-100%	-49,6100
- entreprises avec permis ou accord environnemental (2)	18,5920	1,9080	0	20,5000	24,8050	20,5	24,8050	0	0%	0
- autres	37,1840	3,8160	0	41,0000	49,6100	41	49,6100	0	0%	0
3. Utilisé comme combustible										
3.1. Consommation professionnelle										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental			8,5523 (3)	8,5523 (3)	10,3483 (3)			8,5523 (3)		10,3483 (3)
			ou	ou	ou			ou		ou
	0	0	8,6762 (4)	8,6762 (4)	10,4982 (4)	0	0	8,6762 (4)	-	10,4982 (4)
- autres entreprises			17,1047 (3)	17,1047 (3)	20,6967 (3)			17,1047 (3)		20,6967 (3)
	0	0	ou	ou	ou			ou		ou
			17,3525 (4)	17,3525 (4)	20,9965 (4)	0	0	17,3525 (4)	-	20,9965 (4)
3.2. Consommation non professionnelle			17,1047 (3)	17,1047 (3)	20,6967 (3)			17,1047 (3)		20,6967 (3)
			ou	ou	ou			ou		ou
	0	0	17,3525 (4)	17,3525 (4)	20,9965 (4)	0	0	17,3525 (4)	-	20,9965 (4)

- (1) *GPL utilisé sous contrôle fiscal dans les utilisations suivantes : certains travaux dans l'agriculture, l'horticulture, la pisciculture et la sylviculture ; moteurs stationnaires ; installations et machines utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics ; véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisé sur la voie publique.*
- (2) *Ne concerne que les moteurs stationnaires et les installations utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics*
- (3) *butane*
- (4) *propane*
- (5) *Le fuel lourd utilisé sous contrôle fiscal pour des travaux agricoles ou horticoles et dans la sylviculture et la pisciculture d'eau douce bénéficie d'une exonération du droit d'accise et du droit d'accise spécial jusqu'au 31.12.2004.*

Produit	Droit d'accise	Droit d'accise spécial	Cotisation sur l'énergie	Total	Total TVA comprise	Niveaux minima	Minima TVA comprise	Différence	Différence en % des niveaux minima	Différence TVA comprise
I. Gaz naturel (EUR par MWh) (2)										
1. Utilisé comme carburant										
- quantité annuelle totale livrée par utilisateur ≥ 976,944 MWh	0	0	0	0	0	9,36	11,3288	-9,3626	-100%	-11,3288
- quantité annuelle totale livrée par utilisateur < 976,944 MWh	0	0	1,1589	1,1589	1,4023	9,36	11,3288	-8,2037	-88%	-9,9265
2. Utilisé comme carburant pour des utilisations industrielles et commerciales (1)										
- quantité annuelle totale livrée par utilisateur ≥ 976,944 MWh	0	0	0	0	0	1,08	1,3072	-1,0803	-100%	-1,3072
- quantité annuelle totale livrée par utilisateur < 976,944 MWh	0	0	1,1589	1,1589	1,4023	1,08	1,3072	0,0785	7%	0,0951
3. Utilisé comme combustible										
- quantité annuelle totale livrée par utilisateur ≥ 976,944 MWh	0	0	0	0	0	0,54	0,6536	-0,5401	-100%	-0,6536
- quantité annuelle totale livrée par utilisateur < 976,944 MWh	0	0	1,1589	1,1589	1,4023	1,08	1,3072	0,0785	7%	0,0951
J. Houille et coke (EUR par 1.000 kg) (3)										
1. Consommation professionnelle										
- entreprises grandes consommatrices avec accord ou permis environnemental	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- entreprises avec permis ou accord environnemental	0	4,3263	0	4,3263	5,2348	2,20	2,4618	2,1282	97%	2,7730
- autres entreprises	0	8,6526	0	8,6526	10,4696	4,40	4,9237	4,2564	97%	5,5460
2. Consommation non professionnelle	0	8,6526	0	8,6526	10,4696	8,79	9,8474	-0,1396	-2%	0,6223
K. Electricité (EUR par MWh)										
1. Tarif haute tension	0	0	0	0	0	0,50	0,6050	-0,5	-100%	-0,6050
2. Tarif basse tension	0	0	1,9088	1,9088	2,3096	1,00	1,2100	0,9088	91%	1,0996

(1) *Gaz naturel utilisé sous contrôle fiscal dans les utilisations suivantes : certains travaux dans l'agriculture, l'horticulture, la pisciculture et la sylviculture ; moteurs stationnaires ; installations et machines utilisés dans la construction, le génie civil et les travaux publics ; véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisé sur la voie publique.*

(2) *Les minima de la directive ont été convertis au taux de 1 GJ = 0,2777 MWh*

(3) *Faute de données plus précises, et bien qu'il s'agisse de deux produits différents, les minima de la directive ont été convertis au taux de 1 GJ = 0,0341 t.e.c.*

Ce tableau montre que, dans la plupart des cas, la taxation dépasse, et parfois largement, les minima communautaires. Il reste principalement à étendre à certains usages la taxation du LPG et du gaz naturel, mais la Belgique bénéficie d'une exonération en la matière jusqu'au 31 décembre 2006. L'électricité haute tension devrait également être taxée.

2.3.2 *Sur les secteurs économiques*

Dans une étude (16) publiée en février 2003, le Bureau fédéral du Plan a présenté les principaux effets, pour l'économie belge, de majorations de taxes sur l'énergie. Un des scénarios étudiés consistait en la transposition à la Belgique de la proposition de directive européenne dans sa version de juin 2002. Comme les taux minima étaient déjà, à ce moment, ce qu'ils sont dans la version finale de la directive et que les différences au niveau des exonérations et réductions semblent peu importantes, on peut considérer que les résultats de ces calculs valent aussi pour la transposition de la directive dans sa forme actuelle (17).

Voici, quant à l'incidence des hausses de taxation (à comportements inchangés), les conclusions de l'étude : « *Ex ante*, l'application de la proposition de directive aux produits énergétiques (...) se traduit par un surcroît de recettes (hors TVA) se limitant à 224 millions d'euros (soit l'équivalent de 0,07 % du PIB), dans un contexte de hausse des prix des produits s'étalant de 1,5 % (électricité haute tension) à 4,4 % (fuel lourd). (...) Le supplément de taxation concernerait, en ordre d'importance, les transports (36 %) (18), l'industrie (27 %), les services (plus de 23 %) et les ménages (15 % du total - chauffage et éclairage seul). Au total, les entreprises seraient confrontées à une hausse de la taxation énergétique (y compris les taxes sur les carburants) de 170 millions, alors que le supplément de taxe pour les ménages ne dépasserait pas 53 millions. »(19)

2.4 **Appréciation**

La directive étant le fruit d'une longue et difficile négociation, il serait malvenu de la critiquer à la légère. Pourtant, il faut bien reconnaître que, d'un point de vue environnemental et belge, le contenu de cette directive est décevant, avec des nuances toutefois.

L'application des niveaux minima de taxation n'a, on l'a vu, qu'un impact relativement limité en Belgique. D'après l'étude citée plus haut, les émissions de CO₂ seraient, à l'horizon 2010, inférieures de 0,39 % ou 0,47 % seulement (en fonction des modalités de recyclage des recettes) à ce qu'elles auraient été sans la directive (20.) Cela dit, les taux peuvent être fixés à des niveaux supérieurs aux minima fixés, comme c'est déjà le cas pour certains produits. Et la directive elle-même est susceptible d'être amendée dans le sens d'une majoration des taux minima.

16 BOSSIER, F., VANHOREBEEK, F., *Effets économiques de diverses modalités d'accroissement des taxes sur l'énergie en Belgique*, Bureau fédéral du Plan, Working Paper 5-03, Février 2003

17 A noter que la transposition de la directive aboutira notamment à ce que, par le jeu des exonérations et réductions, certaines entreprises paient moins de taxes sur l'énergie que par le passé, ce qui n'était certes pas envisagé dans l'étude du Bureau fédéral du Plan.

18 Il s'agit de la fonction transports, pour compte de tiers et compte propre (ménages et entreprises).

19 *Op cit.*, p.6.

20 *Op. cit.*, p. 72.

D'autre part, ces niveaux minima ne reflètent pas les émissions polluantes (en particulier de CO₂) des différents vecteurs énergétiques. Ils diffèrent, pour un vecteur donné, selon l'usage qui en est fait : carburant ou combustible, consommation professionnelle ou non. Mais ces faiblesses ne signifient évidemment pas que la directive ne puisse prétendre à un impact environnemental. Il n'est pas indifférent, à cet égard, que les niveaux minima de taxation s'appliquent à des unités physiques de produit et non à des valeurs.

Enfin, les niveaux minima s'accompagnent de réductions et exonérations, notamment en faveur des entreprises grandes consommatrices d'énergie. De cette façon, un équilibre a été recherché entre les considérations environnementales d'une part, et le maintien de la compétitivité d'autre part. On ne peut en effet oublier à ce propos qu'une partie seulement des pays industrialisés ont, à l'heure actuelle, contracté des engagements dans le cadre du protocole de Kyoto. En outre, compte tenu du fait que l'impact des émissions de gaz à effet de serre se situe au niveau mondial, il y aurait peu de sens à fermer des entreprises de l'UE alors que leurs concurrents pourraient poursuivre leurs activités ailleurs dans le monde et ce, en polluant plus.

Rappelons aussi que la directive n'accorde d'exonération aux entreprises grandes consommatrices d'énergie que si on leur applique un régime de permis négociables ou si elles concluent des accords négociés avec les pouvoirs publics. Or les entreprises de plusieurs secteurs industriels grands consommateurs d'énergie prendront part, à partir du 1^{er} janvier 2005, au marché européen de permis négociables, ce qui devrait compenser, dans une mesure à vérifier, l'effet des exonérations dont ces secteurs bénéficient dans la directive. La seconde condition, la conclusion d'accords négociés, constitue elle aussi une contrepartie intéressante à l'exonération.

3. Fiscalité environnementale au niveau fédéral

Différentes taxes perçues au niveau fédéral entrent dans la catégorie des taxes environnementales, au sens qu'Eurostat donne à ces termes. Elles sont détaillées ci-après, sur base de la dernière version du Mémento fiscal (21) publié par le SPF Finances (avec adaptation des chiffres de manière à présenter la situation au 1^{er} juin 2004).

A côté de ces taxes, il existe bien évidemment des dispositions à caractère dérogatoire de l'Impôt des personnes physiques et de l'Impôt des sociétés qui sont susceptibles d'avoir un impact environnemental favorable. Parmi toutes les dépenses fiscales qui sont officiellement répertoriées (22), plusieurs ont cette caractéristique. Les modalités de la déduction pour investissements économiseurs d'énergie, qui concernent aussi bien les particuliers que les sociétés, sont trop connues pour qu'on y revienne ici. Il vaudrait toutefois la peine d'examiner si cette disposition est cohérente avec les réductions fiscales prévues par la directive en faveur des entreprises grandes consommatrices d'énergie et en cas d'accords négociés (cf. 2.2.3).

Mentionnons également deux autres dispositions qui ont été adoptées dans le cadre de la loi du 10 août 2001 portant réforme de l'impôt des personnes physiques. Dans la première, afin d'inciter le contribuable à effectuer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail

21 Peut être consulté sur le site Web www.docufin.fgov.be et téléchargé en format pdf.

22 CHAMBRE DES REPRESENTANTS, Budget des Voies et Moyens pour l'année 2002, *Annexe, Inventaire 2001 des exonérations, abattements et réductions qui influencent les recettes de l'Etat* DOC 50 1447/009, 31 mars 2004.

autrement qu'en voiture, les frais professionnels déductibles relatifs à de tels déplacements ont été fixés forfaitairement à 0,15 €/km, même si les frais réels sont moins élevés. Une telle déduction ne concernait jusqu'à alors que les déplacements en voiture, voiture mixte ou minibus ; elle s'étend maintenant à tous les modes de déplacement, que ce soit la marche à pied, le vélo, les transports en commun ou même le « carpooling ». La distance maximale prise en considération est actuellement fixée à 100 km aller/retour.

L'autre disposition vise le contribuable qui a fait exécuter, dans son habitation, un ou plusieurs travaux bien spécifiés en vue d'économiser l'énergie. Il bénéficiera d'une réduction d'impôt égale, selon le type de dépense, à 15 % ou 40 % du montant déboursé. La réduction d'impôt ne peut excéder 500 € par habitation. Ce montant pourra être augmenté jusqu'à 1.000 € s'il apparaît après une année d'application de la mesure que la marge budgétaire (de quelque 40 millions d'euros) n'est pas épuisée. Cette mesure est d'application à partir de l'exercice d'imposition 2004.

Rappelons par ailleurs que la suppression progressive de la taxe compensatoire des accises a été décidée dans le cadre de la loi-programme du 5 août 2003.

3.1 Droits d'accise sur les produits énergétiques et l'électricité

Les droits d'accise sont des impôts indirects frappant la consommation ou l'utilisation de certains produits, qu'ils soient fabriqués à l'intérieur du pays, qu'ils soient introduits d'un Etat membre de l'Union ou importés d'un pays tiers à l'Union. On distingue (23) les droits d'accise, qui sont communs à la Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, les droits d'accise spéciaux, qui sont propres à la Belgique, la redevance de contrôle (sur le fuel domestique uniquement) et la cotisation sur l'énergie. L'accise totale est la somme de ces catégories.

Les taux actuels ayant déjà été présentés au tableau II, le lecteur est prié de s'y rapporter.

Sauf disposition contraire, l'exonération est accordée pour :

- a. les produits énergétiques utilisés à des usages autres que ceux de carburant ou de combustible ;
- b. les produits énergétiques utilisés à double usage (usage à la fois comme combustible et pour des usages autres que ceux de carburant ou de combustible, notamment l'utilisation de produits énergétiques pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques) ;
- c. l'électricité utilisée principalement pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques ;
- d. l'utilisation d'électricité lorsqu'elle intervient pour plus de 50% dans le coût d'un produit ;
- e. les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans les procédés minéralogiques ;
- f. les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de l'électricité et l'électricité utilisée pour maintenir la capacité de produit de l'électricité ;

23 L'arrêté royal du 29 février 2004 modifiant la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure et aux taux des droits d'accise sur les huiles minérales (M.B. du 5 mars 2004) a en effet étendu l'appellation d'accise à la redevance de contrôle sur le gazoil de chauffage et à la cotisation sur l'énergie.

- g. les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne, y compris l'aviation de tourisme privé (exonération limitée au carburéacteur) (24) ;
- h. les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation dans les eaux communautaires (y compris la pêche) et l'électricité produite à bord des bateaux. En ce qui concerne les bateaux de plaisance privés, cette exonération est limitée au gasoil (25).

L'exonération est également accordée pour les huiles minérales utilisées sous contrôle fiscal (sauf disposition contraire) :

- a. dans le cadre de projets pilotes visant au développement technologique de produits moins polluants (p.ex. en ce qui concerne les combustibles provenant de ressources renouvelables) ;
- b. dans le domaine de la fabrication, de la mise au point, des essais et de l'entretien des aéronefs et des bateaux ;
- c. pour la navigation sur les voies navigables intérieures, y compris la navigation de plaisance (26);
- d. dans le cadre du transport de personnes et de marchandises sur les réseaux ferroviaires ;
- e. exclusivement pour des travaux agricoles ou horticoles et dans la sylviculture et la pisciculture d'eau douce ;
- f. pour les opérations de dragage des voies navigables et des ports ;
- g. comme combustibles en tant qu'huiles usagées réutilisées soit directement après récupération soit après un processus de recyclage des huiles usagées dont la réutilisation est passible de droits.

Pour les points c à f ci-dessus l'exonération est limitée au gasoil et au pétrole lampant. Pour le point e, des conditions supplémentaires et des limitations s'appliquent à l'utilisation.

3.2 Redevance de contrôle sur le fuel domestique

L'arrêté royal du 29 février 2004 modifiant la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure et aux taux des droits d'accise sur les huiles minérales (M.B. du 5 mars 2004) ayant étendu l'appellation d'accise à la redevance de contrôle sur le fuel domestique (ou gasoil de chauffage), celle-ci a été traitée avec les droits d'accise (point 3.1).

24 A noter que l'exonération concernant l'aviation de tourisme privé n'est pas requise par la directive (cf. supra, 2.2.3)

25 L'exonération concernant les bateaux de plaisance privés n'est pas requise par la directive (cf supra, 2.2.3).

26 L'exonération concernant la navigation de plaisance n'est pas requise par la directive (cf supra, 2.2.3).

3.3 Cotisation sur l'énergie

L'arrêté royal du 29 février 2004 modifiant la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure et aux taux des droits d'accise sur les huiles minérales (M.B. du 5 mars 2004) ayant étendu l'appellation d'accise à la cotisation sur l'énergie, celle-ci a été traitée avec les droits d'accise (point 3.1).

3.4 Ecotaxes

Les écotaxes sont des taxes assimilées aux accises frappant un produit lors de sa mise à la consommation en raison des nuisances écologiques qu'il est réputé générer. Elles visent à provoquer une modification des prix relatifs sensée inciter les consommateurs à rechercher des produits de remplacement moins polluants.

Les groupes de produits soumis en principe à l'écotaxe sont : les récipients contenant des boissons ; les appareils photos jetables ; les piles et les récipients contenant certains produits industriels à usage professionnel (encres, colles, solvants).

3.4.1 Récipients pour boissons

Le 1^{er} avril 2004, l'écotaxe sur les récipients pour boissons a été remplacée par une cotisation d'emballage perçue lors de la mise à la consommation de boissons conditionnées dans des récipients individuels à usage unique.

Montant : 9,8537 € par hectolitre de boisson conditionnée dans des récipients individuels.

Les récipients constitués principalement de bois, de grès, de porcelaine ou de cristal sont exonérés.

Les récipients réutilisables ne sont pas soumis à la cotisation d'emballage, moyennant le respect des conditions suivantes :

- pouvoir être rempli au moins sept fois ;
- être récupéré via un système de consigne (min. 0,16 € pour un récipient de plus de 0,5 l et 0,08 € pour un récipient d'une contenance inférieure ou égale à 0,5 l) ;
- être effectivement réutilisé.

3.4.2 Appareils photos jetables

Montant : 7,44 € par pièce

Exonération : à condition que les appareils réceptionnés auprès des laboratoires de développement soient réutilisés ou recyclés à concurrence d'au moins 80% de leur poids.

3.4.3 Piles

- Montant : 0,50 € par pile.
- Exception :
- piles et accumulateurs spécifiques placés dans des dispositifs médicaux actifs, en ce compris les dispositifs médicaux implantables actifs ainsi que les piles et les accumulateurs fournis avec ces dispositifs médicaux actifs en vue de la première utilisation ;
 - accumulateurs destinés en fonctionnement de la propulsion des véhicules motorisés à l'exception de ceux utilisés dans les jouets.
- Exonérations :
- lorsque les piles sont soumises à un système de consigne ou de prime de retour d'au moins 0,24 € pièce et qu'il est délivré à l'acheteur une preuve démontrant que l'achat a eu lieu en Belgique ;
 - ou lorsqu'il est mis sur pied un système de collecte et de recyclage permettant de collecter annuellement les quantités suivantes (exprimées en taux du poids des piles mises sur le marché belge dans la même année) :

2002	:	60%
2003	:	62,5%
2004 et suivantes	:	65%

 et à condition que ces piles collectées subissent un traitement écologiquement justifiable et économiquement réalisable.
- Cette exonération ne s'applique pas aux piles contenant de l'oxyde de mercure.

3.4.4 Les emballages de certains encres, colles et solvants à usage professionnel

Pour qu'ils soient soumis à l'écotaxe, il doit s'agir :

- d'emballages de certains produits dûment énumérés par la loi ;
- dont la capacité excède les volumes d'emballage suivants :
 - pour les solvants visés : 5 litres ;
 - pour les colles visées : 10 litres ;
 - pour les encres visées : 2,5 litres.

Montant : pour les emballages des produits visés :

- solvants : 0,6197 € par tranche entamée de 5 litres ;
- colles : 0,6197 € par tranche entamée de 10 litres ;
- encres : 0,6197 € par tranche entamée de 2,5 litres.

La taxe est cependant limitée dans tous les cas à 12,3947 € par emballage.

Exonération : lorsque les emballages sont collectés suivant un système de consigne, de prime de retour, de crédit d'emballage ou de collecte.

3.5 Taxe compensatoire des accises (TCA)

Cette taxe annuelle dont la suppression progressive est prévue par la loi-programme du 5 août 2003, frappe les voitures, les voitures mixtes et les minibus dont le moteur est alimenté au gasoil (diesel).

La taxe est calculée en fonction de la puissance imposable en CV. Pour l'exercice d'imposition 2004, les taux sont les suivants :

CV	Montant en €	CV	Montant en €	CV	Montant en €
4 et moins	11,28	10	84,72	16	623,88
5	17,40	11	113,88	17	774,48
6	30,96	12	142,92	18	924,96
7	44,28	13	264,24	19	1.075,44
8	57,84	14	415,08	20	1.226,28
9	71,40	15	473,16	par CV supplémentaire	67,56

Les auto-ambulances, les véhicules utilisés comme moyen de locomotion personnelle par des grands invalides de guerre ou des infirmes, les véhicules automobiles affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur, les voitures et les voitures mixtes de plus de 25 ans ainsi que les véhicules militaires de collection de plus de 30 ans qui sont soumis à une taxe forfaitaire sont exemptés de la taxe compensatoire des accises.

La taxe compensatoire des accises n'est pas soumise à l'indexation annuelle. Il ne s'y ajoute pas non plus de décime additionnel en faveur des communes.

Le fait que les taux de la TCA varient en fonction de la puissance fiscale du véhicule, ainsi que les modalités de certaines exemptions, indique une absence de visée environnementale. Quoiqu'il en soit, il a été décidé, dans le cadre de la loi-programme du 5 août 2003, de supprimer progressivement la TCA, et ce en vue d'opérer un glissement des coûts fixes vers les coûts variables. Cette décision rentre parfaitement dans le cadre d'une politique environnementale.

4. Fiscalité environnementale au niveau régional

Les régions perçoivent des taxes sur le captage ou le déversement d'eau, sur les déchets ainsi que sur le lisier.

En outre, plusieurs taxes ont été régionalisées au 1^{er} janvier 2002 : taxe de circulation, taxe de circulation complémentaire, eurovignette et taxe de mise en circulation. Toutefois, dans certains cas, une modification de ces taxes est subordonnée à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois régions⁽²⁷⁾. A ce jour, aucune modification n'a encore eu lieu. L'Etat fédéral continue à assurer le recouvrement de ces taxes.

L'inventaire qui suit ne vise qu'à donner un aperçu sommaire de mesures souvent complexes. Le cas échéant, on a conservé l'appellation courante de « redevance », quoiqu'il s'agisse toujours de taxes.

27 Cf. art. 4, § 3 et 4 de la Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, tel que modifié par la Loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions.

4.1 Taxe de circulation (TC)

La taxe est établie annuellement sur les véhicules à vapeur ou à moteur, ainsi que sur leurs remorques et semi-remorques, servant au transport sur route de personnes ou de marchandises.

L'assiette est déterminée, selon le cas, en fonction de la puissance du moteur, de sa cylindrée, de la masse maximale autorisée du véhicule, du nombre d'essieux ou de la nature de la suspension. Pour les voitures automobiles, les voitures mixtes et les minibus non équipés d'électromoteurs et qui sont imposables à la TC, la taxe dépend du nombre de CV, lequel est déterminé au moyen d'une formule dont tous les éléments dépendent de la cylindrée en litres.

4.1.1 Taux

A. VOITURES, VOITURES MIXTES ET MINIBUS

CV	Taxe (en € - sans décime additionnel)
4 et moins	55,56
5	69,48
6	100,44
7	131,28
8	162,36
9	193,44
10	224,04
11	290,76
12	357,48
13	424,08
14	490,80
15	557,52
16	730,20
17	903,00
18	1.075,80
19	1.248,24
20	1.421,04
par CV supplémentaire au-dessus de 20 CV	77,52

B. VEHICULES A MOTEUR DESTINES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES, D'UNE MASSE MAXIMALE AUTORISEE DE MOINS DE 3.500 KILOGRAMMES

19,32 € par 500 kg de masse maximale autorisée.

C. MOTOCYCLETTES

Taxe uniforme de 39,36 €. Si la cylindrée s'élève à 250 cm³ au maximum, il y a exonération de la TC, mais une taxe modique peut être perçue par les pouvoirs locaux.

D. AUTOBUS ET AUTOCARS

- si ≤ 10 CV : 4,44 € par CV, avec un minimum de 55,74 € (28).

- si > 10 CV : 4,44 € par CV + 0,24 € par CV au-delà de 10 CV, avec un maximum de 12,48 € par CV.

E. VEHICULES A MOTEUR OU ENSEMBLES DE VEHICULES DESTINES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Lorsque la masse maximale autorisée (MMA) de ces véhicules dépasse 3.500 kg, la taxe est fixée sur base des barèmes qui tiennent compte de la MMA, du nombre d'essieux et de la nature de la suspension (suspension pneumatique ou reconnue équivalente des essieux moteurs d'une part, et autres systèmes de suspension d'autre part).

Dans le cas d'un véhicule à moteur solo, la MMA à prendre en considération est égale à sa MMA propre ; dans le cas d'un ensemble de véhicules, la MMA à prendre en considération est égale à la somme des MMA propres des véhicules qui font partie de l'ensemble.

Il y a au total 338 catégories de taux, répartis en 10 tableaux :

1. Véhicules à moteur solos

- I. Véhicule à moteur comportant au plus deux essieux (30 catégories – taux allant de 59,97 € à 337,04 €) ;
- II. Véhicule à moteur comportant trois essieux (22 catégories – taux allant de 209,67 € à 448,59 €) ;
- III. Véhicule à moteur comportant quatre essieux (18 catégories – taux allant de 248,44 € à 552,11 €) ;
- IV. Véhicule à moteur comportant plus de quatre essieux (58 catégories – taux allant de 59,97 € à 552,11 €) ;

2. Ensembles de véhicules à moteur

- V. Véhicule à moteur comportant deux essieux au plus et remorque ou semi-remorque comportant un seul essieu (50 catégories – taux allant de 59,97 € à 524,15 €) ;
- VI. Véhicule à moteur comportant deux essieux et remorque ou semi-remorque comportant deux essieux (30 catégories – taux allant de 260,29 € à 705,98 €) ;
- VII. Véhicule à moteur comportant deux essieux et remorque ou semi-remorque comportant trois essieux (16 catégories – taux allant de 471,00 € à 771,35 €) ;
- VIII. Véhicule à moteur comportant trois essieux et remorque ou semi-remorque comportant deux essieux au plus (16 catégories – taux allant de 429,20 € à 844,70 €) ;
- IX. Véhicule à moteur comportant trois essieux et remorque ou semi-remorque comportant trois essieux (16 catégories – taux allant de 286,07 € à 771,35 €) ;
- X. Ensemble de véhicules présentant une configuration autre que celles spécifiées aux tableaux V à IX (82 catégories – taux allant de 59,97 € à 808,01 €).

F. REMORQUES ET SEMI-REMORQUES DONT LA MASSE MAXIMALE AUTORISEE (MMA) NE DEPASSE PAS 3.500 KG

- 25,92 € lorsque la MMA ne dépasse pas 500 kg ;
- 54,00 € lorsque la MMA atteint 501 kg sans dépasser 3.500 kg.

G. VEHICULES SOUMIS A UNE TAXE FORFAITAIRE

Cette taxe s'élève à 25,19 € et est perçue sur :

- les voitures, les voitures mixtes et les minibus de plus de 25 ans;
- les remorques de camping et les remorques pour le transport d'un seul bateau;
- les véhicules militaires de collection de plus de 30 ans.

La taxe minimum sur tous les véhicules soumis à la TC s'élève à 25,19 €.

4.1.2 Exemptions

En ce qui concerne les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés au transport sur route de marchandises, d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes, sont notamment exemptés de la taxe les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, à la protection civile, aux services de lutte contre les incendies et aux autres services d'urgence, au maintien de l'ordre et à l'entretien des routes, ainsi que quelques autres véhicules à moteur et ensembles de véhicules.

En ce qui concerne les autres véhicules taxables, sont notamment exemptés de la taxe les véhicules affectés exclusivement à un service public des différentes autorités, les véhicules employés exclusivement pour les transports publics, les auto-ambulances et les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de guerre ou par des infirmes, certains véhicules agricoles et assimilés, les véhicules utilisés exclusivement comme taxi, les cyclomoteurs et les motocyclettes jusqu'à 250 cm³ au maximum et quelques autres véhicules.

4.1.3 Réductions

Dans certains cas et à condition qu'un certain nombre de conditions soient remplies, les réductions suivantes peuvent être d'application :

- a. la réduction selon l'âge du véhicule (uniquement pour certains véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes);
- b. la réduction pour l'usage exclusif dans l'enceinte des ports (uniquement pour certains véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objets quelconques);
- c. la réduction pour parc de véhicules (uniquement pour certains véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes).

4.1.4 Décime additionnel en faveur des communes

Ce décime additionnel s'applique à tous les véhicules soumis à la TC , à l'exclusion

- a. des véhicules employés exclusivement pour le *transport rémunéré de personnes* en vertu d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation des services occasionnels (services d'autocar);
- b. des véhicules qui bénéficient de la réduction de TC pour usage exclusif dans *l'enceinte des ports*;
- c. des véhicules qui sont soumis à la taxe *quotidienne* (véhicules munis d'une plaque d'immatriculation étrangère et qui sont utilisés en Belgique).

4.1.5 Appréciation

Globalement, les modalités de la TC ne tiennent pas compte de critères environnementaux, que ce soit via les caractéristiques du véhicule ou via les kilomètres parcourus. Pour les voitures, voitures mixtes et minibus, le taux varie *in fine* en fonction de la cylindrée, mais les émissions polluantes, notamment de CO₂, ne sont pas proportionnelles à la cylindrée. Quant aux véhicules des catégories B, D et E, ils sont, d'un point de vue environnemental, beaucoup moins taxés que ceux de catégorie A. Cet écart est tel qu'il incite notamment certains automobilistes à acquérir un véhicule de catégorie B (généralement considéré comme plus polluant qu'une voiture ordinaire) sans pour autant le destiner au transport de marchandises. Le souci de la compétitivité des entreprises prévaut ici sur les préoccupations environnementales. Enfin, les véhicules de catégorie G (véhicules soumis à une taxe forfaitaire) sont a priori parmi les plus polluants, leur niveau de taxation paraît exagérément bas. Il est vrai qu'ils roulent fort peu.

4.2 Taxe de circulation complémentaire (TCC)

Cette taxe est prélevée annuellement sur les voitures, les voitures mixtes et les minibus équipés d'une installation LPG. Le montant dépend de la puissance fiscale du véhicule (CV).

-	max. 7 CV	:	89,16 €
-	de 8 à 13 CV	:	148,68 €
-	plus de 13 CV	:	208,20 €

Tout véhicule exempté de TC l'est aussi de TCC, sauf dans un certain nombre de cas (p.ex. auto-ambulances, véhicules utilisés comme moyen de transport personnel par de grands invalides de guerre ou par des infirmes, véhicules utilisés exclusivement comme taxi, ...). L'indexation annuelle ne s'applique pas à la TCC. Il ne s'y ajoute pas non plus de décime additionnel en faveur des communes.

L'existence de la TCC vise à compenser la non-taxation, du fait de difficultés d'ordre pratique, du LPG en tant que carburant. Mais la TCC ne tient pas compte de critères environnementaux, contrairement à une taxation du LPG, qui aurait du moins été proportionnelle aux quantités consommées.

4.3 Eurovignette

L'eurovignette est une taxe assimilée aux impôts sur le revenu, qui est perçue comme droit d'usage du réseau routier.

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport des marchandises par route et dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes.

L'eurovignette est due:

- pour les véhicules qui sont ou doivent être immatriculés en Belgique: à partir du moment où ces véhicules circulent sur la voie publique.
- pour les autres véhicules assujettis : dès l'instant où ils circulent sur le réseau routier désigné par le Roi.

Taux en €

Pays d'immatriculation	Annuelle		Trimestrielle		Mensuelle		Hebdomadaire		Journalière
	<=3 essieu x	>=4 essieux	<=3 essieu x	>=4 essieu x	<=3 essieu x	>=4 essieux	<=3 essieu x	>=4 essieu x	
Belgique									
- norme d'émission non-EURO	960	1.550	288	465	-	-	-	-	-
- norme d'émission EURO I	850	1.400	255	420	-	-	-	-	-
- norme d'émission EURO II et moins polluant	750	1.250	225	375	-	-	-	-	-
1. Tous les autres pays									
2. Véhicules sous couvert de plaques « marchand » ou temporaires belges									
- norme d'émission non-EURO	960	1.550	-	-	96	155	26	41	8
- norme d'émission EURO I	850	1.400	-	-	85	140	23	37	8
- norme d'émission EURO II et moins polluant	750	1.250	-	-	75	125	20	33	8

Sont exemptés:

- les véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, la protection civile et l'intervention en cas de catastrophes, à la lutte contre les incendies et autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et d'exploitation des routes et identifiés comme tels;
- les véhicules immatriculés en Belgique qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence.

Ainsi qu'on peut le constater, le caractère plus ou moins polluant du véhicule est pris en compte dans le calcul de l'eurovignette.

4.4 Taxe de mise en circulation (TMC)

4.4.1 Véhicules imposables

La taxe de mise en circulation est perçue sur:

- a. les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes;
- b. les avions, hydravions, hélicoptères, planeurs, ballons sphériques et certains autres aéronefs;
- c. les yachts et bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,5 m, lorsque ces bateaux doivent être pourvus d'une lettre de pavillon;

lorsque ces véhicules ou bateaux sont mis en usage sur la voie publique ou utilisés en Belgique. La dette fiscale naît au moment de la mise en circulation, qui est déterminée d'une façon différente selon qu'il s'agit d'un véhicule routier, d'un aéronef ou d'un bateau (respectivement inscription au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière, immatriculation par l'Administration de l'Aéronautique et délivrance de la lettre de pavillon par l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation).

La taxe est due aussi bien lors de la première mise en circulation que lors d'une mise en circulation ultérieure du même véhicule, aéronef ou bateau au nom d'une autre personne.

4.4.2 Base imposable

Pour les véhicules routiers, la taxe est fixée sur base de la puissance de leur moteur, exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (kW).

Pour les aéronefs et les bateaux, la taxe est un montant forfaitaire.

Pour tous ces moyens de transport, la taxe dépend également de la période écoulée depuis la première mise en circulation.

4.4.3 Taux

A VOITURES, VOITURES MIXTES, MINIBUS ET MOTOCYCLETTES

Nombre de CV	Nombre kW	Taxe en €
de 0 à 8	de 0 à 70	61,50
9 et 10	de 71 à 85	123,00
11	de 86 à 100	495,00
de 12 à 14	de 101 à 110	867,00
15	de 111 à 120	1.239,00
16 et 17	de 121 à 155	2.478,00
plus de 17	plus de 155	4.957,00

Lorsque la puissance d'un même moteur exprimée en CV fiscaux et en kW donne lieu à la perception d'une taxe d'un montant différent, la taxe est fixée au montant le plus élevé.

Il est accordé pour ces véhicules une réduction de la taxe de 298 € s'ils roulent au LPG. Dans tous les cas, la réduction est limitée au montant de l'impôt dû.

Lorsque ces véhicules ont déjà été immatriculés soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, pendant au moins un an, la taxe est réduite à un pourcentage des montants mentionnés plus haut, suivant la période qui s'est écoulée entre la première immatriculation et la nouvelle immatriculation.

Période écoulée depuis la première immatriculation	La taxe est réduite au pourcentage suivant du montant
1 an jusqu'à < 2 ans	90%
2 ans jusqu'à < 3 ans	80%
3 ans jusqu'à < 4 ans	70%
4 ans jusqu'à < 5 ans	60%
5 ans jusqu'à < 6 ans	55%
6 ans jusqu'à < 7 ans	50%
7 ans jusqu'à < 8 ans	45%
8 ans jusqu'à < 9 ans	40%
9 ans jusqu'à < 10 ans	35%
10 ans jusqu'à < 11 ans	30%
11 ans jusqu'à < 12 ans	25%
12 ans jusqu'à < 13 ans	20%
13 ans jusqu'à < 14 ans	15%
14 ans jusqu'à < 15 ans	10%
15 ans et plus	61,50 € (montant uniforme)

Toutefois, la taxe ne peut, après application de la diminution mentionnée ci-dessus, être inférieure à 61,50 €.

B. AERONEFS

Montant forfaitaire de 619 € pour les aéronefs ultra légers motorisés et de 2.478 € pour les autres.

Lorsque ces aéronefs ont déjà été immatriculés précédemment, soit à l'intérieur du pays soit à l'étranger avant leur importation définitive, pendant au moins un an, les montants sont réduits selon le schéma suivant :

Période écoulée depuis la première immatriculation	La taxe est réduite au pourcentage suivant du montant
1 an jusqu'à < 2 ans	90%
2 ans jusqu'à < 3 ans	80%
3 ans jusqu'à < 4 ans	70%
4 ans jusqu'à < 5 ans	60%
5 ans jusqu'à < 6 ans	50%
6 ans jusqu'à < 7 ans	40%
7 ans jusqu'à < 8 ans	30%
8 ans jusqu'à < 9 ans	20%
9 ans jusqu'à < 10 ans	10%
10 ans et plus	61,50 € (montant uniforme)

C. BATEAUX

Montant forfaitaire de 2.478 €.

Lorsque ces bateaux ont été pourvus d'une lettre de pavillon, soit à l'intérieur du pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, pendant au moins un an, le montant est réduit selon le même schéma que pour les aéronefs (voir B plus haut).

4.4.4 Exemptions

Il s'agit notamment :

- a. des aéronefs et bateaux affectés exclusivement à un service public de l'Etat;
- b. des véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées;
- c. de véhicules utilisés par de grands invalides de guerre et certaines personnes avec un handicap.

4.4.5 Appréciation

Les modalités de la TMC ne vont pas dans le sens d'une politique environnementale. En effet, les taux ne dépendent pas de l'utilisation du véhicule ; ils varient non pas selon le caractère plus ou moins polluant du véhicule, mais en fonction de la puissance du moteur. En outre, le fait que la taxe diminue avec l'âge du véhicule incite à la mise en circulation de véhicules anciens et donc plus polluants. A noter toutefois la réduction pour les véhicules qui roulent au LPG.

4.5 Redevance sur le captage d'eaux souterraines (Région flamande)

- eau souterraine destinée à l'approvisionnement public d'eau potable : 0,075 € par m³ d'eau pompée
- eau souterraine non destinée à l'approvisionnement public d'eau potable : taux variant en fonction de divers paramètres
- montant indexé sur les prix à la consommation
- exonération dans divers cas, notamment lorsque l'eau est pompée à des fins uniquement domestiques
- produit affecté au MINA-fonds (29).

4.6 Redevance sur le captage d'eau de surface (Région flamande)

- la redevance est due pour l'obtention d'une autorisation annuelle de captage,
- son montant est déterminé sur la base du volume total d'eau capté,
- le tarif de base varie de 0,043381 €/m³ à 0,002380 €/m³ (tarif dégressif), multiplié par un coefficient de croissance qui est adapté chaque année,
- produit affecté au Vlaams infrastructuurfonds (30).

4.7 Redevance sur le déversement des eaux usées (Région flamande)

- **déversants « modestes »** : taxés sur la base de la consommation d'eau ;
- exonération : les personnes bénéficiant d'un revenu minimum, les personnes âgées au revenu minimum garanti, les handicapés aux revenus de remplacement ;
- **déversants « importants »** (ceux dont la facture indique une consommation d'eau annuelle supérieure à 500 m³ et/ou qui prélèvent de l'eau au moyen d'un dispositif d'une capacité de plus de 5 m³ à l'heure) : la charge polluante est en principe calculée sur la base de la pollution engendrée ;
- les exploitants d'installations d'épuration collectives (en pratique, il s'agit d'AQUAFIN) sont exonérés de la redevance ;
- produit affecté au MINA-fonds.

4.8 Redevances et contributions sur les prises d'eau (Région wallonne)

- « **redevance** » de 0,0744 € par m³ d'eau (souterraine ou de surface) **potabilisable** destinée à être distribuée pour être bue ;
- est soumis à la redevance l'exploitant d'une prise d'eau potabilisable qui vend en tout ou en partie l'eau au distributeur d'eau, qui distribue lui-même l'eau à ses abonnés, ou encore qui met l'eau en récipient ;
- le producteur de boissons à base d'eau (bière, limonade, etc.) est lui aussi assujetti ;

29 Le MINA-fonds (Fonds voor Preventie en Sanering inzake Leefmilieu en Natuur) finance les dépenses en matière d'environnement du gouvernement flamand.

30 Le Vlaams infrastructuurfonds a été créé en vue de l'exécution des investissements concernant les routes, les voies d'eau, les ports, la régulation hydrotechnique et les digues de mer. Le fonds est alimenté par des ressources propres et une dotation.

- les prises d'eau souterraine **non potabilisable** sont soumises à une « **contribution de prélèvement** » variant de 0,0248 à 0,0744 € par m³ (tarif progressif) ;
- diverses exonérations, notamment en cas de pompage temporaire ;
- recettes affectées au Fonds pour la protection des eaux (31).

4.9 Taxe sur le déversement des eaux usées industrielles et domestiques (Région wallonne)

- **eaux usées domestiques :**
 - assiette : consommation d'eau des particuliers
 - taux : 0,3966 €/m³
 - restitution de la taxe en cas d'auto-épuration
- **eaux usées industrielles :**
 - assiette : charge polluante, déterminée par l'application d'une formule qui tient compte de divers paramètres
 - taux : 8,9242 € par unité de charge polluante
- **eaux usées agricoles :**
 - assimilées aux eaux domestiques pour autant que la charge polluante contenue dans les effluents d'élevage ne dépasse pas la charge polluante épandable fixée à 45 unités par hectare
 - autrement, taxées comme eaux usées industrielles
 - exemption, dans le cas d'eaux usées agricoles assimilées aux eaux usées domestiques, à certaines conditions (notamment que les effluents d'élevage soient épandus sur les terres)
- le produit de la taxe alimente le Fonds pour la protection des eaux

4.10 Taxe sur le déversement des eaux usées (Région de Bruxelles-Capitale)

- **eau usée domestique :**
 - le volume d'eau déversée est présumé être le volume d'eau fournie par le distributeur ou par captage d'eau de surface ou souterraine
 - taux : 0,3471 €/m³ d'eau déversée
 - sont assimilées aux eaux domestiques les eaux utilisées dans le cadre de certaines activités par des entreprises occupant moins de 7 personnes
- **eau usée non domestique :**

31 Le Fonds pour la protection des eaux est destiné à financer la politique de l'eau menée par le gouvernement wallon.

- la formule de calcul déterminant le montant de la taxe est fonction du volume des eaux déversées et de la charge polluante constatée dans les eaux
- sont exemptés de la taxe les redevables qui sont à charge des C.P.A.S. ou dont les revenus de la période considérée sont inférieurs au minimum de moyens d'existence
- le produit de la taxe est affecté au Fonds pour la gestion des eaux usées et pluviales.

4.11 Redevance sur les déchets (Région flamande)

- sont soumis à la redevance :
 - les exploitants d'établissements d'élimination des déchets
 - les collecteurs de déchets produits dans la Région flamande en vue du traitement de ces déchets en dehors de la Région flamande
- divers tarifs à la tonne, selon le type de déchets, le traitement qui leur est réservé (déversement, incinération, etc.) et l'endroit (décharge autorisée ou non)
- montants indexés sur les prix à la consommation
- produit affecté au MINA-fonds

4.12 Taxe sur les déchets ménagers (Région wallonne)

- **Régime de droit commun :**
 - taux de 24,79 € par habitation à usage privé
 - réduction lorsque l'habitation compte moins de quatre occupants
 - régime supprimé en octobre 2003
- **Régime du prélèvement-sanction :**
 - taxe de 35 € la tonne d'ordures ménagères collectée par ou pour le compte des communes, au-delà de la quantité annuelle de 240 kg par habitant pour l'année 2003 (32),
 - taxe due par les communes.
- produit affecté au Fonds pour la gestion des déchets (33)

4.13 Taxe sur les déchets non ménagers (Région wallonne)

- **Régime de droit commun :**
 - fait générateur : la présence en n'importe quel endroit de la RW de déchets non ménagers
 - montant : 25 € le m³ de déchets, plafonné à 248 000 €
 - exonération en cas d'activité autorisée ou lorsque l'endroit où les déchets sont présents fait l'objet d'une réhabilitation (objectif : favoriser l'assainissement des décharges clandestines)

32 A noter le lien qui existe ici entre politiques régionale et communale en matière de déchets ménagers. Cela n'a rien d'étonnant, eu égard à la tutelle qu'exercent les régions sur les communes de leur ressort.

33 Fonds organique dont les ressources servent à financer l'Office wallon des déchets.

- **Régime de l'exploitant autorisé :**

- activité concernée : mise en centre d'enfouissement technique (C.E.T.) de déchets non ménagers
- montant : 35 € la tonne, sauf s'il s'agit de déchets bénéficiant d'un tarif réduit
- certains types de déchets sont exemptés.

- **Régime du collecteur ou du transporteur agréé ou enregistré :**

- fait générateur : transport de déchets produits en RW mais gérés hors de la RW
 - montant identique à celui pratiqué sur les déchets mis en C.E.T., le cas échéant après soustraction de la taxe ou redevance similaire appliquée dans la région ou le pays de destination
- produit affecté au Fonds pour la gestion des déchets.

4.14 Taxe sur le lisier (Région flamande)

- ensemble de redevances visant une utilisation responsable du lisier
- produit affecté au MINA-fonds.

5. Produit des taxes environnementales

Le tableau III fournit les montants des recettes fiscales procurées par les taxes environnementales, ventilées selon la classification d'Eurostat en taxes sur l'énergie, taxes sur le transport et taxes sur la pollution et les ressources. (34) Les chiffres s'écartent légèrement de ceux figurant dans les rubriques correspondantes des comptes nationaux. Nous avons en effet ôté des taxes sur les eaux celles dont l'assiette est la charge polluante des eaux usées et nous les avons reclassées dans les taxes sur la pollution. L'Institut des Comptes Nationaux est conscient de ce problème depuis plusieurs années mais, pour des raisons techniques, n'apportera les changements nécessaires qu'en 2005. Nous avons également ajouté la taxe sur les déchets ménagers aux taxes sur la pollution, bien que l'ICN la considère comme un impôt de capitation.

34 La distinction entre taxes sur l'énergie et taxes sur le transport est quelque peu arbitraire, dans la mesure où les premières comprennent les taxes sur les carburants utilisés dans les transports.

Tableau III
Produit des taxes environnementales (millions d'euros)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Droits d'accises sur les huiles minérales	2.920	3.102	3.239	3.337	3.360	3.392	3.396	3.444
Redevance de contrôle sur le fuel domestique	35	40	36	37	34	29	35	29
Cotisation sur l'énergie	203	219	216	207	205	193	201	192
Taxes locales sur l'énergie (1)	103	111	126	103	144	142	148	156
Total des taxes sur l'énergie	3.260	3.472	3.617	3.684	3.742	3.756	3.781	3.821
Taxe de circulation (2)	896	980	1.046	999	1.201	1.132	1.156	1.187
Taxe compensatoire des accises	0	181	197	206	216	199	244	250
Taxe de mise en circulation	184	212	195	214	235	209	268	252
Eurovignette	84	78	84	88	82	82	90	112
Total des taxes sur le transport	1.164	1.451	1.522	1.507	1.734	1.622	1.758	1.801
Taxes sur les eaux	119	183	261	277	271	263	244	242
Ecotaxes	0	0	0	1	3	2	2	1
Taxes sur la pollution	212	266	270	239	251	220	220	210
Taxes locales sur la pollution (1)	8	8	9	7	10	10	10	12
Total des taxes sur la pollution et les ressources	339	456	540	524	535	495	476	464
TOTAL DES TAXES ENVIRONNEMENTALES	4.763	5.379	5.679	5.715	6.011	5.873	6.015	6.086

(1) non traitées dans ce rapport

(2) y compris la taxe de circulation complémentaire

Le tableau IV permet de comparer les recettes des taxes environnementales dans les Etats membres de l'UE et de situer la Belgique par rapport aux autres pays.

Tableau IV
Recettes des taxes environnementales par Etat membre en 2002

	EU	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
<u>En pourcentage du PIB</u>																
Taxes sur l'énergie	2,0	1,5	2,6	2,2	1,6	1,7	1,6	1,3	2,4	2,8	2,0	1,8	2,2	2,0	2,5	2,2
Taxes sur les transports	0,5	0,7	1,9	0,4	1,0	0,5	0,3	1,1	0,6	0,1	1,3	0,8	1,0	1,1	0,3	0,5
Taxes sur la pollution/ressources	0,1	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Total des taxes environnementales	2,6	2,3	4,8	2,6	2,6	2,2	2,0	2,3	2,9	2,9	3,6	2,6	3,2	3,1	3,0	2,8
<u>En pourcentage du total des impôts et cotisations sociales</u>																
Taxes sur l'énergie	5,0	3,2	5,4	5,5	4,4	4,7	3,7	4,4	5,6	6,7	4,9	3,9	6,0	4,4	5,0	6,2
Taxes sur les transports	1,3	1,5	3,8	0,9	2,8	1,3	0,6	3,7	1,3	0,3	3,2	1,9	2,8	2,3	0,6	1,4
Taxes sur la pollution/ressources	0,2	0,4	0,7	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1
Total des taxes environnementales	6,5	5,0	9,9	6,4	7,2	6,0	4,5	8,1	7,0	7,0	9,2	5,9	8,8	6,8	5,9	7,7

Source : *EUROSTAT, Structures of the Taxation Systems in the European Union, 2004. Disponible sur le site Web europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/other/varia.htm*

Ainsi qu'on peut le constater, les taxes sur l'énergie (qui comprennent les taxes sur le CO₂) constituent dans tous les Etats membres la majeure partie (77%) des recettes des taxes environnementales, et les taxes sur la pollution et les ressources la part la plus faible (moins de 3%). Dans certains pays, les taxes environnementales présentent cependant une structure spécifique. Ainsi, alors que, dans la majorité des pays, les recettes des taxes sur les transports (35) représentent moins de la moitié des taxes sur l'énergie, des parts plus importantes sont relevées pour l'Irlande, les Pays-Bas, le Danemark, la Grèce, et la Finlande. A l'inverse, les recettes des taxes sur les transports apparaissent très faibles au Luxembourg, mais aussi en Suède et en France.

Le rôle des taxes sur la pollution est généralement marginal car, dans la plupart des Etats membres, le traitement de l'eau et des déchets est soit financé par des redevances, soit partiellement ou complètement privatisé. La Belgique est un des rares Etats membres où les taxes sur la pollution ont une importance significative. Concernant les recettes des taxes sur les ressources, il faut savoir que les taxes sur le pétrole et sur le gaz en sont exclues. Par contre, d'autres bases taxables sont prises en compte et peuvent avoir de l'importance dans certains pays. Il s'agit de la consommation d'eau (Danemark, France) et de l'exploitation minière (France).

Il est difficile d'aller plus loin dans l'analyse de ces chiffres, tant il est vrai que pour effectuer des comparaisons internationales pertinentes il faut aussi prendre en compte les redevances et autres prélèvements. Comment pourrait-on, dans le domaine du transport par exemple, passer sous silence les paiements autoroutiers français, italien et espagnol ?

Pour ce qui est de la Belgique, on peut quand même faire la constatation suivante : c'est un des pays où les recettes des taxes environnementales, exprimées en pourcentage du PIB, sont les moins élevées. Cela tient à la faible importance des taxes sur l'énergie pour lesquelles seule l'Irlande a un ratio plus bas par rapport au PIB. A priori, la relative faiblesse des recettes générées par les taxes environnementales ne doit pas être interprétée comme un indicateur de mauvais comportement environnemental. Des recettes peu importantes peuvent en effet découler d'un bas niveau d'imposition sur des biens qui sont nuisibles à l'environnement (quelles que soient les raisons ayant présidé à l'adoption de ce niveau), d'une faible utilisation de tels produits, ou encore d'une combinaison des deux. Notons quand même, à ce propos, que la Belgique avait, en 2001, le taux de taxation implicite de l'énergie le plus bas de l'UE, soit 102 euros par tonne équivalent pétrole, contre 187 en moyenne pour l'UE. (36) (37).

35 Jusqu'à une date récente, Eurostat incluait erronément, parmi les taxes environnementales belges sur les transports, le supplément au montant des primes d'assurance automobile (481 millions d'euros en 2002). Les prélèvements similaires qui existent en France et au Danemark continuent d'être repris, ce qui peut fausser quelque peu les comparaisons.

36 Cf. EUROSTAT, *Structures of the Taxation Systems in the European Union*, 2004.

37 Toutefois, le taux de taxation implicite étant le rapport des recettes à la consommation finale, il paraît évident que le taux calculé pour le Luxembourg, soit 164 euros, est flatté par les ventes de carburant aux non-résidents de passage.

La constatation est la même si l'on rapporte les recettes des taxes environnementales au total des impôts et cotisations sociales : la Belgique a un des ratios les plus faibles. Mais cet indicateur est affecté par la hauteur de la pression fiscale et parafiscale. Là où les impôts sont élevés, les taxes environnementales, même lorsqu'elles sont élevées, peuvent avoir une importance faible dans les recettes totales, alors que leur part en pourcentage du PIB est importante (et vice versa).

Enfin, le tableau V donne le détail des recettes des taxes environnementales régionales.

Tableau V
Taxes environnementales régionales (millions d'euros)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Taxes sur le transport	1.164	1.270	1.325	1.301	1.518	1.424	1.514	1.551
Taxe de circulation (1) (2)	896	980	1.046	999	1.201	1.132	1.156	1.187
Taxe de mise en circulation (1)	184	212	195	214	235	209	268	252
Eurovignette (1)	84	78	84	88	82	82	90	112
Taxe sur les eaux	119	183	261	277	271	263	244	242
Redevance sur le déversement des eaux usées (RF)								
- déversants « modestes » (m3)	61	100	144	146	153	148	147	157
Redevance sur le captage d'eaux souterraines (RF) (3)	0	0	11	25	13	13	14	4
Taxe sur le déversement des eaux industrielles et domestiques (RW)								
- eaux usées domestiques (m3)	31	38	54	56	54	52	57	58
Redevance et contribution sur les prises d'eau (RW)	27	41	34	31	33	30	7	4
- redevance (prises d'eau potabilisable : m3) (4)	27	40	30	29	30	27	3	1
- contribution de prélèvement (prises d'eau non potabilisable : m3)	0	1	4	2	3	3	4	3
Taxe sur le déversement des eaux usées (R B-C)								
- eaux usées domestiques (m3)	0	4	18	19	19	19	19	20
Taxes sur la pollution	212	266	270	239	251	220	220	210
Redevance sur le captage d'eau de surface (RF)	8	9	15	15	19	15	29	27
Redevance sur le déversement des eaux usées (RF)								
- déversants « importants » (charges polluantes)	78	106	93	93	93	90	78	83
Taxe sur le déversement des eaux industrielles et domestiques (RW)								
- eaux usées industrielles (charges polluantes)	11	12	14	9	11	10	3	9
Taxe sur le déversement des eaux usées (R B-C)								
- eaux usées non domestiques (charges polluantes)	0	0	0	0	1	0	2	1
Redevance sur les déchets (RF)	65	89	104	78	77	53	46	41
Taxe sur les déchets ménagers (RW) (4)	22	33	17	24	25	20	31	15
Taxe sur les déchets non ménagers (RW)	25	15	17	15	23	21	27	28
Taxe sur le lisier (RF)	4	1	9	5	2	11	5	6
TOTAL DES TAXES ENVIRONNEMENTALES REGIONALES	1.495	1.719	1.856	1.817	2.040	1.907	1.978	2.003

(1) taxe régionalisée depuis le 1er janvier 2002

(2) y compris la taxe de circulation complémentaire

(3) en fait, 20 millions d'€ ont été perçus pour l'année d'imposition 2002 dont 16 millions n'ont été versés au MINA-fonds qu'en janvier 2003.

(4) le régime de droit commun a été supprimé en octobre 2003.

Source des chiffres : Institut des Comptes Nationaux

Globalement, les taxes environnementales régionales ne représentent qu'une part relativement faible de l'ensemble. En 2002, année qui a vu la régionalisation de plusieurs taxes liées au transport, cette part était de 31 %. D'aucuns pourraient s'étonner de ce fait, alors que les compétences en matière d'environnement résident principalement au niveau des régions. C'est le moment de se souvenir que plusieurs des taxes considérées ici comme environnementales ont été instaurées en vue d'alimenter en recettes le budget de l'Etat. Elles portaient de préférence sur un bien pour lequel la demande est relativement inélastique, de sorte que le volume de recettes était assuré. C'est en particulier le cas des accises. Avec le temps, comme les « vieux » impôts sont mieux tolérés que les nouveaux, d'autres motivations se sont greffées sur les mêmes taxes, comme la nécessité de financer les infrastructures ou de répondre à certaines préoccupations environnementales. Il n'est donc pas surprenant que les accises qui sont restées fédérales, aient représenté en 2002 plus de la moitié du produit total des taxes environnementales.

En 2002, le produit total des taxes environnementales régionales se répartissait comme suit entre les différentes régions : 64 % pour la région flamande, 26 % pour la région wallonne et 10 % pour la région de Bruxelles-Capitale. La moyenne par habitant était respectivement de 204, 145 et 187 euros.

Hormis les taxes liées au transport, les recettes des taxes environnementales propres aux régions apparaissent comme assez fluctuantes dans le temps. Cette tendance ne peut résulter que de l'effet conjoint des modifications de la législation et de l'évolution des comportements des agents économiques, dans une proportion que nous ne sommes pas en mesure de préciser. Il ressort aussi du tableau V que le produit des taxes sur les eaux usées, que l'assiette de ces taxes soit la consommation d'eau ou la charge polluante, est nettement plus important en Flandre qu'en Wallonie.

Aperçu de la taxe sur les différents types de voitures automobiles, de voitures mixtes et de minibus

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la taxe finale (taxe de circulation + taxe de circulation complémentaire ou taxe compensatoire des accises) sur les voitures automobiles, les voitures mixtes et les minibus dont le moteur est alimenté à l'essence ou au gasoil (diesel), ou qui sont équipés d'une installation LPG et dont la cylindrée est inférieure à 6 litres. Il est supposé que le décime additionnel en faveur des communes est d'application.

Cylindrées en litre	CV	Montant en €		
		Essence	Diesel	LPG
0,7 et moins	4	61,12	72,40	150,28
0,8 - 0,9	5	76,43	93,83	165,59
1,0 - 1,1	6	110,48	141,44	199,64
1,2- 1,3	7	144,41	188,69	233,57
1,4 - 1,5	8	178,60	236,44	327,28
1,6 - 1,7	9	212,78	284,18	361,46
1,8 - 1,9	10	246,44	331,16	395,12
2,0 - 2,1	11	319,84	433,72	468,52
2,2 - 2,3	12	393,23	536,15	541,91
2,4 - 2,5	13	466,49	730,73	615,17
2,6 - 2,7	14	539,88	954,96	748,08
2,8 - 3,0	15	613,27	1.086,43	821,47
3,1 - 3,2	16	803,22	1.427,10	1.011,42
3,3 - 3,4	17	993,30	1.767,78	1.201,50
3,5 - 3,6	18	1.183,38	2.108,34	1.391,58
3,7 - 3,9	19	1.373,06	2.448,50	1.581,26
4,0 - 4,1	20	1.563,14	2.789,42	1.771,34
4,2 - 4,3	21	1.648,42	2.942,26	1.856,62
4,4 - 4,6	22	1.733,69	3.095,09	1.941,89
4,7 - 4,8	23	1.818,96	3.247,92	2.027,16
4,9 - 5,0	24	1.904,23	3.400,75	2.112,43
5,1 - 5,2	25	1.989,50	3.553,58	2.197,70
5,3 - 5,5	26	2.074,78	3.706,42	2.282,98
5,6 - 5,7	27	2.160,05	3.859,25	2.368,25
5,8 - 5,9	28	2.245,32	4.012,08	2.453,52
6,0 - 6,1	29	2.330,59	4.164,91	2.538,79

Les subsides directs

1. *Au niveau européen*

Au niveau européen, le programme LIFE est un instrument financier de soutien au développement et à la mise en œuvre de la politique communautaire de l'environnement, en particulier dans le domaine de l'intégration dans les autres politiques et de la mise en œuvre et la mise à jour de la législation environnementale. D'autre part, bien qu'il ne s'agisse pas d'instruments spécifiques à l'environnement comme LIFE, les Fonds structurels constituent actuellement la source de financement européen la plus importante en matière d'environnement. Enfin, une partie des aides accordées dans le cadre des programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration (RDT) est réservée aux entreprises.

2. *Au niveau fédéral*

Néant

3. *Au niveau régional*

3.1. *Région flamande*

Il s'agit en premier lieu des subsides à l'investissement et avantages fiscaux en application des lois d'expansion économique. Ce régime d'aide est d'origine fédérale, mais suite à la réforme de l'Etat, chaque région y a apporté des accents propres. En Région flamande, cela s'est notamment traduit par des incitants en faveur des investissements visant à épargner les matières premières, économiser l'énergie ou réduire les nuisances.

D'autres subsides sont accordés aux indépendants ou aux P.M.E. en vue de les inciter à faire appel à un conseiller externe, notamment dans le domaine de l'environnement.

Dans le cadre du programme PRESTI-4, des subventions sont accordées en vue de stimuler les initiatives locales qui encouragent les entreprises à améliorer continuellement leurs prestations environnementales.

Le programme PRESTI-5 vise à stimuler la prévention des déchets et des émissions en subventionnant une grande diversité de projets de prévention, locaux, régionaux ou sectoriels.

Enfin, l'IWT-Vlaanderen apporte une aide aux projets de recherche et développement introduits par des entreprises, notamment en matière de développement technologique durable.

3.2. *Région wallonne*

En Wallonie, l'ensemble des dispositions des lois d'expansion et de réorientation économiques a été revu récemment. Les investissements destinés à diminuer la pollution et à économiser l'énergie sont à présent soutenus. Auparavant, la Région wallonne avait déjà mis en place un système spécifique de primes au bénéfice des entreprises qui investissent en faveur de l'environnement. Les entreprises peuvent en outre recevoir des subventions ou des avances récupérables pour des projets de R&D dans le domaine des technologies environnementales. La Région wallonne accorde également à certaines P.M.E. des primes à la consultance. Des subventions sont également accordées aux entreprises pour l'amélioration de l'efficacité énergétique et la promotion d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie (AMURE).

Les aides accordées par la Région aux pouvoirs subordonnés visant à protéger ou améliorer l'environnement sont relativement nombreuses, spécialement en matière de déchets. Elles concernent l'engagement d'un conseiller en environnement, l'exploitation de parcs à conteneurs, les actions de prévention, de collectes sélectives et de communication en matière de déchets, le traitement des déchets ménagers et autres, la prise en charge des contraintes directement liées à l'implantation d'un centre d'enfouissement technique pour déchets ménagers et industriels non dangereux, l'achat de sonomètres, l'acquisition d'espaces verts, l'aménagement d'espaces verts, certains travaux forestiers, les travaux de démergement, l'épuration des eaux usées, les plans communaux généraux d'égouttage.

3.3. *Région de Bruxelles-Capitale*

Les entreprises investissant en Région de Bruxelles-Capitale peuvent recevoir des aides sous diverses formes. Sont notamment aidés les investissements spécifiques effectués en vue de l'utilisation rationnelle de l'énergie, de l'eau ou des matières premières ou en vue de la protection de l'environnement. Les entreprises peuvent aussi recevoir des aides à la consultance et à la formation.

Les aides apportées aux communes concernent les espaces publics, les bâtiments et l'assainissement, les déchets et la propreté publique, l'aménagement de parcs à conteneurs, l'urbanisme et la gestion des permis d'environnement, le fonctionnement des commissions de concertation.