



Service Public  
Fédéral  
**FINANCES**

INVENTAIRE FÉDÉRAL DES  
**SUBVENTIONS**  
AUX  
**ÉNERGIES**  
**FOSSILES**

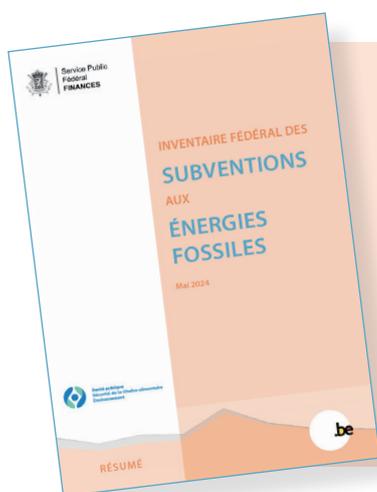
Mai 2024



Santé publique  
Sécurité de la Chaîne alimentaire  
Environnement

RÉSUMÉ

.be



Ce rapport a été rédigé par et est disponible auprès des services publics fédéraux (SPF) suivants :

**SPF Finances**

Expertise et Support stratégiques – Service d’Etudes –  
Direction Politique fiscale générale  
Boulevard du Roi Albert II 33 bte 22, 1030 Bruxelles

**SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement**

DG Environnement - Service Changements climatiques  
Avenue Galilée 5/2, 1210 Bruxelles

**Mai 2024**

Une copie électronique du rapport complet (en français et en néerlandais) et du résumé (également en néerlandais et anglais) peuvent être téléchargées sur :

[https://finances.belgium.be/fr/statistiques\\_et\\_analyses/analyses/inventaire-des-subventions-aux-energies-fossiles](https://finances.belgium.be/fr/statistiques_et_analyses/analyses/inventaire-des-subventions-aux-energies-fossiles)

<https://climat.be/2050-fr/analyses-complementaires>

# 1 Contexte

Ce document représente l'actualisation des deux premières éditions de l'Inventaire fédéral des subventions aux énergies fossiles.

En 2021, un premier inventaire relatif à l'identification des mesures fédérales de soutien aux énergies fossiles avait été réalisé dans le cadre de l'engagement pris dans le Plan national Energie-Climat (PNEC), de dresser un tel Inventaire et d'adopter un plan pour le phasing out progressif de ces subsides aux énergies fossiles. Un deuxième rapport d'inventaire a été publié en 2023. Il s'inscrivait notamment dans le contexte des nouvelles obligations de rapportage avec la mise en œuvre du Règlement européen sur la Gouvernance de l'Union de l'énergie et de l'action en faveur du climat<sup>1</sup>.

Alors qu'elles ont généralement été mises en place afin de répondre à des objectifs sociaux ou de maintien de la compétitivité, ces subventions vont, dans leur forme actuelle, à l'encontre des efforts déployés pour décarboner la société et améliorer la qualité de l'air. Elles maintiennent les économies enfermées dans des technologies à forte intensité de carbone, elles compromettent les efforts de renforcement de la compétitivité des secteurs contribuant à la décarbonation, et elles peuvent s'avérer socialement inéquitables.

Des développements récents indiquent cependant la volonté d'aller dans le sens d'un abandon progressif du soutien aux énergies fossiles, que ce soit au niveau européen (proposition de révision de la Directive sur la taxation des produits énergétiques) ou au niveau belge (publication d'une étude sur la fiscalité environnementale notamment). Par ailleurs, à l'occasion de la COP28, la Belgique a signé le *Joint Statement on Fossil Fuel Subsidies*. Cette initiative, lancée par les Pays-Bas, vise à accroître la transparence, à évaluer les accords internationaux existants qui constituent des obstacles à la réforme et à élaborer des stratégies nationales d'élimination progressive des subsides aux énergies fossiles. Cet engagement nécessitera la mise en œuvre d'actions concrètes par les pays signataires.

Il s'avère dès lors particulièrement important de mettre régulièrement à jour un tel inventaire des mesures fédérales de soutien aux énergies fossiles, vu l'évolution des données d'une année à l'autre d'une part, vu l'abandon ou l'adoption de certaines mesures d'autre part. Tel est l'objet de la présente publication qui intègre une évaluation systématique des subsides aux énergies fossiles jusque 2021<sup>2</sup>.

## 2 Le cadre conceptuel

Le choix opéré dans cet Inventaire est celui d'une approche qui combine l'approche 'bottom-up' de l'OCDE et l'approche de l'OMC. Une autre approche possible était celle du « price-gap », développée notamment par le FMI. Cette approche n'a pas été retenue ici car elle ne recense pas directement les subventions et ses résultats sont trop dépendants des hypothèses émises sur les coûts de production et sur les coûts externes.

Nous avons opéré un screening systématique des différentes formes de subventions, tant pour celles qui sont octroyées sous forme de dépenses budgétaires et que pour celles qui sont octroyées par la voie fiscale. Celles-ci s'évèrent être le principal mécanisme par lequel la Belgique apporte son soutien aux combustibles fossiles. Pour celles-ci, il y a lieu de définir préalablement le système de référence. Une subvention par la voie fiscale est en effet une dérogation par rapport au système de référence. Pour les impôts sur les revenus et la TVA, nous reprenons le système de référence tel que défini dans l'inventaire fédéral des dépenses fiscales. Pour les accises, nous avons opté pour un benchmark unique, à savoir le taux d'accises sur l'essence sans plomb et non pour « un taux

<sup>1</sup> Regulation on the Governance of the Energy Union and Climate Action (2018/1999/EU)

<sup>2</sup> Voyez également la publication complémentaire à celle-ci, *The landscape of carbon and energy pricing and taxation in Belgium*, 2023, disponible à l'adresse suivante : [landscape-carbon-energy-pricing-taxation.pdf \(climat.be\)](#).

par produit »<sup>3</sup>. Nous considérons qu'il n'y a pas de raison à ce qu'un vecteur énergétique soit moins taxé qu'un autre. Ce choix nécessite d'exprimer les taux appliqués aux différents vecteurs énergétiques en unité commune. Concrètement, ils sont exprimés en tonnes équivalent pétrole (Tep).

Une distinction est également opérée entre les subventions directes, qui s'appliquent à la consommation d'énergie fossile, et les subventions indirectes qui s'appliquent à la production de services ayant un large recours aux énergies fossiles.

Le critère d'identification des subventions est donc le recours aux énergies fossiles. Certaines subventions ont des objectifs particuliers. C'est évident en ce qui concerne les tarifs sociaux sur les consommations d'énergie et autres interventions sociales similaires. Le régime fiscal des voitures de société a aussi pour objectif de réduire la pression fiscale sur le travail, surtout en termes de taux marginal. Ceci n'empêche pas qu'il y ait subvention – directe ou indirecte – du recours aux énergies fossiles. L'existence d'autres objectifs est à prendre en considération, non pas au stade de l'identification, mais au stade de la réforme, en recherchant un meilleur moyen d'atteindre l'objectif spécifique tout en n'ayant pas d'effet négatif sur l'environnement.

Par ailleurs, lors de cette troisième édition, nous avons élargi l'exercice d'inventaire par rapport aux éditions précédentes. Ce dernier Inventaire intègre désormais l'examen des subventions pour les usages non-énergétiques ou *feedstocks*. D'autre part, nous ajoutons aussi comme cas-limite les activités dans les combustibles fossiles des véhicules de financement des autorités fédérales.

## 3 Principaux résultats

Ce rapport vise à être autant que possible exhaustif pour les subventions directes. Pour les subventions indirectes, nous n'avons pu être exhaustifs et le choix des cas traités ne doit pas être interprété comme un ordre de priorité. Il a davantage été dicté par les données disponibles et par la complexité des différents cas, notamment pour le transport.

Pour les subventions d'origine fiscale, l'Inventaire fédéral des dépenses fiscales fournit un point de départ. Il a cependant dû être complété, vu le manque d'estimations de pertes en recettes pour certains postes importants, comme les voitures de sociétés, les cartes carburant, les exemptions d'accises sur la consommation intermédiaire ou encore l'exemption d'accises sur le kérosène. Une autre modification importante concerne la prise en compte, parmi les subventions, des écarts de taux d'accises entre les différents produits énergétiques.

Le [Tableau 1](#) liste les subventions recensées dans ce rapport, à l'exception des cas-limites. Les subventions directes s'élèvent à 12.096 millions € pour l'année 2021, soit 2,4 points de PIB. Elles étaient évaluées à 2,8% du PIB en 2017, soit une baisse de près de 15% sur 5 ans. Cette baisse en pourcentage du PIB n'est cependant pas une baisse en montants absolus car le montant des subventions est reparti à la hausse en 2021, contrastant avec la tendance observée les quatre années précédentes. Les tableaux et graphiques ci-après en donnent le détail par instrument (accises, TVA, impôts sur les revenus et transferts) et par produit.

Les subventions au transport aérien et maritime international s'élèvent à 894 millions en 2021, soit 0,2% du PIB. Pour le secteur aérien, le montant de l'exonération sur le kérosène est estimé à 594 millions € en 2021, en hausse par rapport à 2020 mais toujours inférieur au niveau de 2019 suite à l'impact de la crise Covid sur le secteur aérien. L'exonération pour le transport maritime est estimée en 2021 à 242 millions € pour le fioul lourd et à 58 millions € pour le diesel. Ces montants sont en hausse par rapport à 2020. Le niveau des subventions en 2021 reste cependant inférieur au niveau de 2019. Un benchmark international est utilisée dans ce cas-ci. Pour le secteur aérien, il s'agit du taux minimum fixé par la directive européenne de taxation de l'énergie applicable au kérosène (330

<sup>3</sup> L'Inventaire fédéral des dépenses fiscales fait le choix d'un taux par produit en partant du principe que les accises sont des taxes spécifiques.

Tableau 1. Détail des subventions aux énergies fossiles (en millions €)

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Subventions directes</b>					
<b>Transferts - mesures permanentes</b>	<b>152,1</b>	<b>156,7</b>	<b>178,2</b>	<b>165,6</b>	<b>173,1</b>
Tarif social - Gaz naturel	70,0	74,0	89,0	79,0	95,3
Tarif social - Electricité (*)	32,8	33,8	36,7	35,2	28,0
Fonds CPAS de support d'accès à l'énergie - gaz naturel	22,0	22,0	25,0	25,1	25,2
Fonds CPAS de support d'accès à l'énergie - électricité (*)	10,0	10,0	10,9	11,7	10,8
Fonds Mazout	17,3	16,9	16,6	14,6	13,8
<b>Transferts - mesures temporaires</b>					<b>215,8</b>
Tarif social élargi - gaz naturel (BIM)					154,8
Tarif social élargi - électricité (BIM) (*)					38,3
Prime unique de 80€ (*)					22,7
<b>Impôts sur le revenu</b>	<b>411,4</b>	<b>520,8</b>	<b>534,5</b>	<b>553,2</b>	<b>667,1</b>
Cartes carburant	411,4	520,8	534,5	553,2	667,1
<b>TVA</b>	<b>3,7</b>	<b>3,6</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>
Taux réduit sur le charbon	3,7	3,6	2,9	2,4	2,4
<b>Accises</b>	<b>11.812,84</b>	<b>10.995,14</b>	<b>10.759,26</b>	<b>10.657,65</b>	<b>11.037,76</b>
<b>Ecarts de taux entre produits</b>					
Gasoil	1.049,9	696,0	410,4	257,4	382,9
Kérosène	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fioul lourd	27,3	26,0	20,1	52,8	16,9
LPG	9,3	6,7	5,4	6,0	9,7
Gaz naturel	4.884,9	4.848,1	4.741,5	4.538,0	5.124,3
Houille et coke	0,3	10,6	57,4	0,3	0,2
<b>Sous-total</b>	<b>5.971,9</b>	<b>5.587,4</b>	<b>5.234,8</b>	<b>4.854,6</b>	<b>5.534,2</b>
<b>Taux particuliers pour un même produit</b>					
Mazout de chauffage	2.534,6	2.266,0	2.129,8	2.263,3	2.096,5
Gasoil - utilisations industrielles et commerciales	428,6	386,3	415,6	383,7	375,0
Remboursement de diesel professionnel	702,9	668,2	958,8	1.215,9	891,5
Kérosène utilisé comme combustible	36,9	37,0	34,9	32,5	41,5
Kérosène utilisé comme carburant	5,7	4,6	3,4	2,3	2,4
LPG utilisé comme combustible	119,0	120,3	108,6	138,8	140,0
Gaz naturel au taux réduit	1.270,7	1.250,2	1.091,0	1.031,1	1.190,6
<b>Sous-total</b>	<b>5.098,4</b>	<b>4.732,6</b>	<b>4.742,1</b>	<b>5.067,5</b>	<b>4.737,5</b>
<b>Subventions sur consommation intermédiaire</b>					
Fabrication, développement, essais et entretien aéronefs et navires	33,4	28,8	36,9	22,6	22,7
Transport ferroviaire	18,0	23,0	17,7	15,6	16,0
Navigation intérieure	94,6	93,1	86,6	84,3	86,1
Activités de dragage	78,9	70,3	75,0	53,9	59,1
Travaux agricoles et horticoles, pisciculture et sylviculture	517,6	459,9	566,3	559,0	582,2
<b>Sous-total</b>	<b>742,5</b>	<b>675,1</b>	<b>782,4</b>	<b>735,5</b>	<b>766,1</b>
<b>Total des subventions directes</b>	<b>12.380,1</b>	<b>11.676,2</b>	<b>11.474,9</b>	<b>11.378,8</b>	<b>12.096,2</b>
<b>En % PIB</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,4%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,4%</b>

(\*) Tarif social électricité, tarif social élargi électricité, fonds CPAS de support à l'énergie – électricité et forfait unique de 80 euros : prise en compte du production mix.

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Subventions au transport aérien maritime et international</b>					
Exemption accises kérosène – aviation	627,86	672,95	676,99	471,80	594,17
Exemption accises fioul lourd - transport maritime international	245,39	304,30	268,07	188,09	241,92
Exemption accises diesel - transport maritime international	40,46	49,79	44,57	52,08	57,57
<b>Total transport aérien et maritime international</b>	<b>913,71</b>	<b>1.027,04</b>	<b>989,63</b>	<b>711,97</b>	<b>893,66</b>
<b>En % PIB</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>
<b>Subventions indirectes</b>					
Voitures de sociétés	1.963,48	2.084,80	2.248,31	2.404,17	2.522,52
TVA - exonération billets d'avion	213,8	222,2	228,3	61,9	86,8
<b>Total des subventions indirectes</b>	<b>2.051,74</b>	<b>2.185,64</b>	<b>2.476,57</b>	<b>2.466,04</b>	<b>2.609,35</b>
<b>En % PIB</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>
<b>Subventions sur produits à usage non-énergétique (feedstocks)</b>					
Goudron de houille	198,6	210,0	203,7	192,1	168,9
GPL	1.091,5	1.641,9	1.705,1	1.577,8	1.645,8
Naphta	2.478,2	2.427,1	1.999,5	2.037,5	2.310,8
Fuel-oil lourd	11,9	13,9	14,3	14,2	14,2
White spirit et essences spéciales	9,5	6,3	3,5	5,2	3,3
Lubrifiants	68,4	64,5	60,9	42,5	46,4
Bitume	234,0	238,9	219,4	194,9	227,4
Coke de pétrole	13,6	14,6	14,8	17,9	18,1
Paraffines	13,5	12,5	12,9	12,7	12,9
Autres produits pétroliers	1.019,4	780,7	685,3	606,9	685,6
Gaz naturel	868,6	839,0	803,6	902,4	807,7
<b>Total usage non-énergétique</b>	<b>6.007,19</b>	<b>6.249,38</b>	<b>5.722,98</b>	<b>5.604,23</b>	<b>5.941,23</b>
<b>En % PIB</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>

€/1 000 l). Pour le secteur maritime, en l'absence de taux de référence applicable, nous avons opté pour le taux minimum proposé dans la proposition de réforme de cette directive publiée en juillet 2021 (0,9 €/GJ).

Les subventions indirectes s'élèvent à 0,5% du PIB et le poste principal est constitué par le régime fiscal des voitures de société dont le nombre a connu une croissance continue sur la période envisagée.

Nouveauté de cette édition, les exemptions accordées aux produits fossiles à usage non-énergétique (feedstocks) sont également reprises. La subvention, évaluée avec le même benchmark que celui pour les produits énergétiques est estimée à 1,2% du PIB en 2021 contre 1,3% en 2017. Ces montants sont cependant loin d'être négligeables puisqu'ils représentent l'équivalent de la moitié des subventions directes.

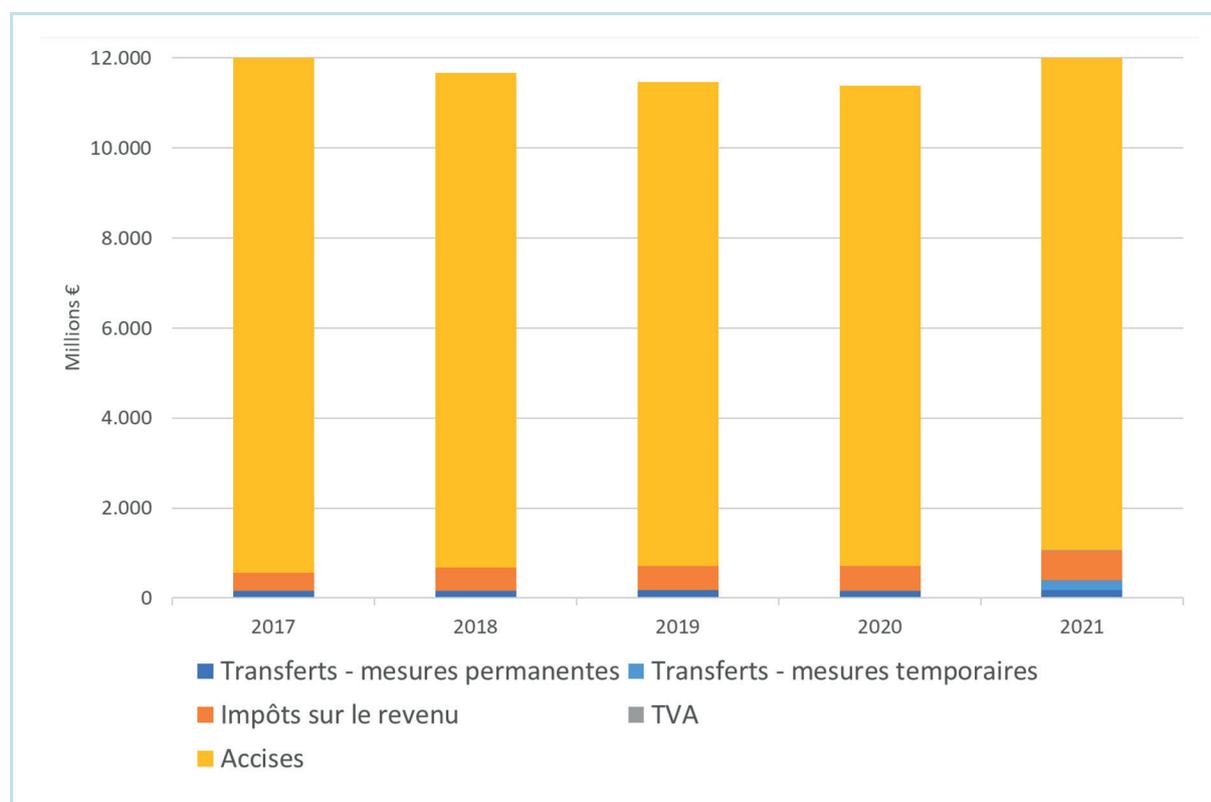
Le [Tableau 1](#) détaille les *subventions directes* selon l'instrument utilisé et cette catégorisation fait également l'objet du [Graphique 1](#).

Les subventions octroyées sous forme de transferts – mesures permanentes - s'élevaient à 173 millions € en 2021<sup>4</sup>. Quant aux transferts accordés de façon temporaire, leur montant global avoisine 216 millions € en 2021. Il s'agit de transferts aux particuliers et elles ont des objectifs sociaux. Les cartes carburant sont la seule subvention directe recensée qui est octroyée par les impôts sur les revenus. Le montant estimé est de 667 millions € en 2021 et il s'inscrit en hausse constante sur la période envisagée (2017-2021), du fait du nombre croissant de voitures de société. En 2021 et 2022, ce montant estimé est sensiblement plus élevé du fait de la hausse continue du nombre de voitures de sociétés mais surtout de la hausse très importante du prix des carburants. Pour la TVA, la seule subvention directe à recenser est le taux réduit appliqué sur la consommation finale de charbon et le montant est dérisoire, du fait de la très faible utilisation de ce vecteur énergétique.

Les accises sont clairement l'instrument majeur utilisé pour octroyer les subventions aux énergies fossiles. Les exonérations et taux réduits d'accises sont évalués à 11.038 millions € en 2021 et sont en augmentation par rapport à 2020 suite à une hausse des volumes consommés.

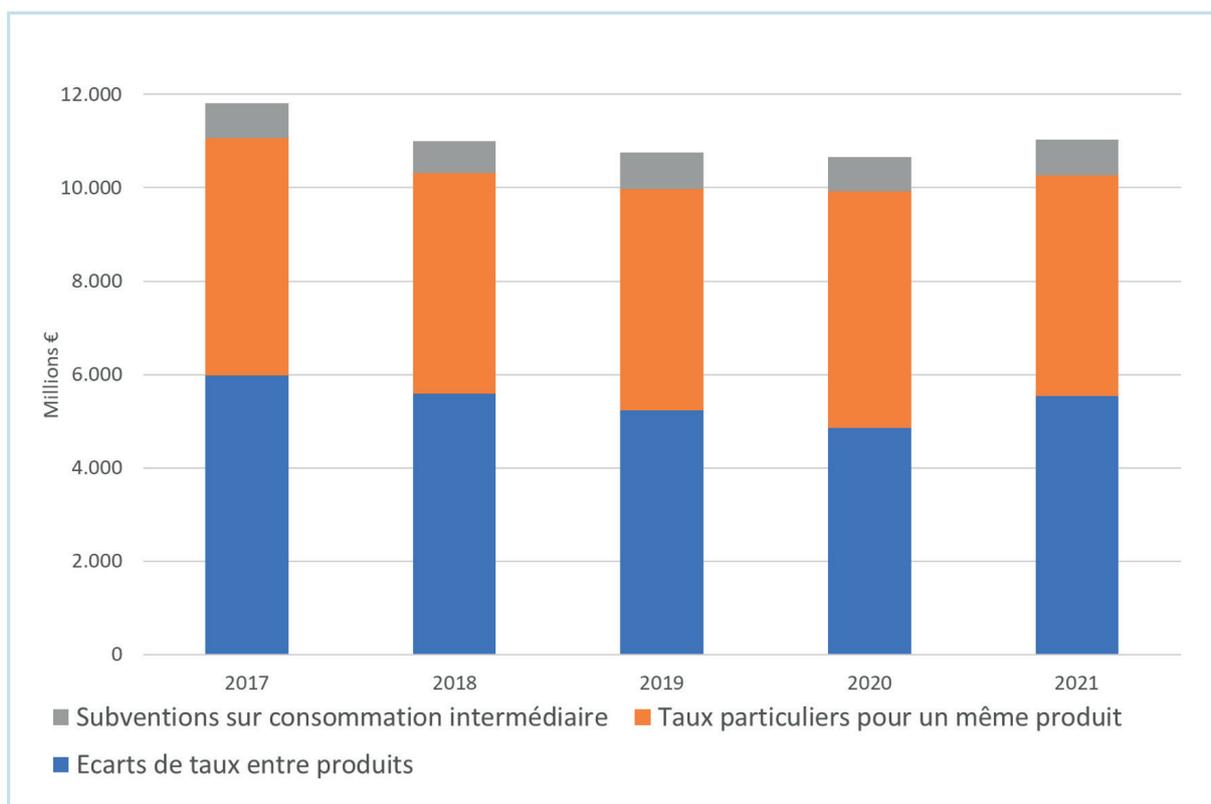
Comme pour toutes les dépenses fiscales, le montant estimé est fonction du point de référence retenu, le « benchmark ». Comme indiqué ci-dessus, nous avons considéré qu'il n'y avait pas d'arguments justifiant des écarts de taux de taxation entre produits énergétiques. Nous avons alors retenu comme point de référence le taux de taxation de l'essence sans plomb et réalisé la comparaison des taux en exprimant ceux-ci en unité énergétique.

**Graphique 1. Subventions directes aux énergies fossiles, par instrument (2017-2021, en millions €)**



<sup>4</sup> En prenant en compte, pour les subsides relatifs à l'électricité, la proportion d'énergies fossiles dans le mix énergétique.

Graphique 2. Subventions aux énergies fossiles , accises, par catégories de subventions (2017-2021, en millions €)



Le [Graphique 2](#) détaille les *subventions liées aux accises* en plusieurs rubriques. La première provient des écarts de taux entre produits. Le montant correspondant est de 5.534 millions € en 2021<sup>5</sup>, en hausse par rapport à 2020. La diminution observée jusqu'en 2019 s'explique par la hausse des accises sur le diesel qui ont convergé vers celles appliquées à l'essence sans plomb, qui constituent ici le point de référence<sup>6</sup>. La part la plus importante des subventions provenant des écarts de taux entre produits provient toutefois de la faible taxation du gaz naturel. Depuis 2020, le montant du subsidie est principalement influencé par les quantités consommées que ce soit pour le gaz naturel ou le gasoil. Celles-ci sont en forte baisse en 2020 et en forte hausse en 2021 suite à la crise du Covid et la reprise qui l'a suivie.

Les taux particuliers pour un même produit font l'objet de la deuxième rubrique. Ces subventions sont recensées dans l'Inventaire fédéral des dépenses fiscales mais le montant de la subvention n'est pas le même que dans ce rapport, du fait de points de référence différents<sup>7</sup>. Le montant de cette catégorie de subventions est estimé à 4.738 millions € en 2021 et s'inscrit lui en baisse par rapport à 2020 et 2019. Les trois principaux postes sont l'exonération d'accises sur le mazout de chauffage, le taux réduit pour le gaz naturel pour les usages industriels et les remboursements de diesel professionnel.

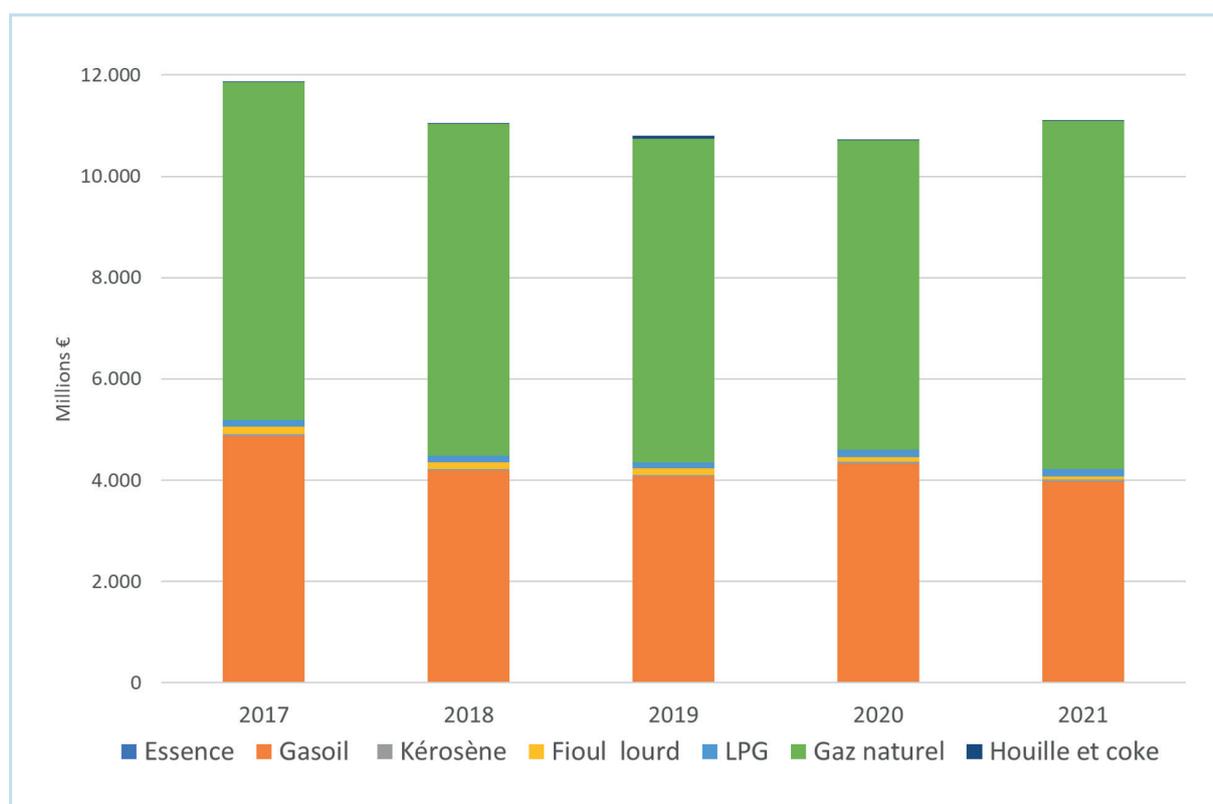
Une troisième catégorie reprend des subventions sur la consommation intermédiaire. Nous avons pour cette rubrique combiné différentes sources d'information, dont les tableaux entrées-sorties et les données rassemblées pour l'Inventaire des émissions de gaz à effet de serre. Le montant de ces subventions est ainsi estimé à 766 millions € en 2021. L'agriculture (et activités assimilées) est le poste principal, suivi par la navigation intérieure.

<sup>5</sup> Le montant de la subvention est calculé sur base des volumes soumis au taux d'accises de référence pour un produit donné. Lorsqu'il y a un régime particulier, les volumes concernés sont repris dans la deuxième rubrique. Il n'y a donc pas de double comptage.

<sup>6</sup> A noter toutefois que l'égalisation n'est pas réalisée en unité énergétique (Tep) mais bien en volume, ce qui laisse subsister un montant de subvention au diesel en fin de période.

<sup>7</sup> L'Inventaire fédéral des dépenses fiscales quantifie ces subventions en prenant pour chaque produit le taux normal comme référence. Dans ce rapport, les subventions sont quantifiées ici par rapport au taux de référence unique exprimé en Tep.

Graphique 3. Subventions aux énergies fossiles  
Accises, par produit (2017-2021, en millions €)

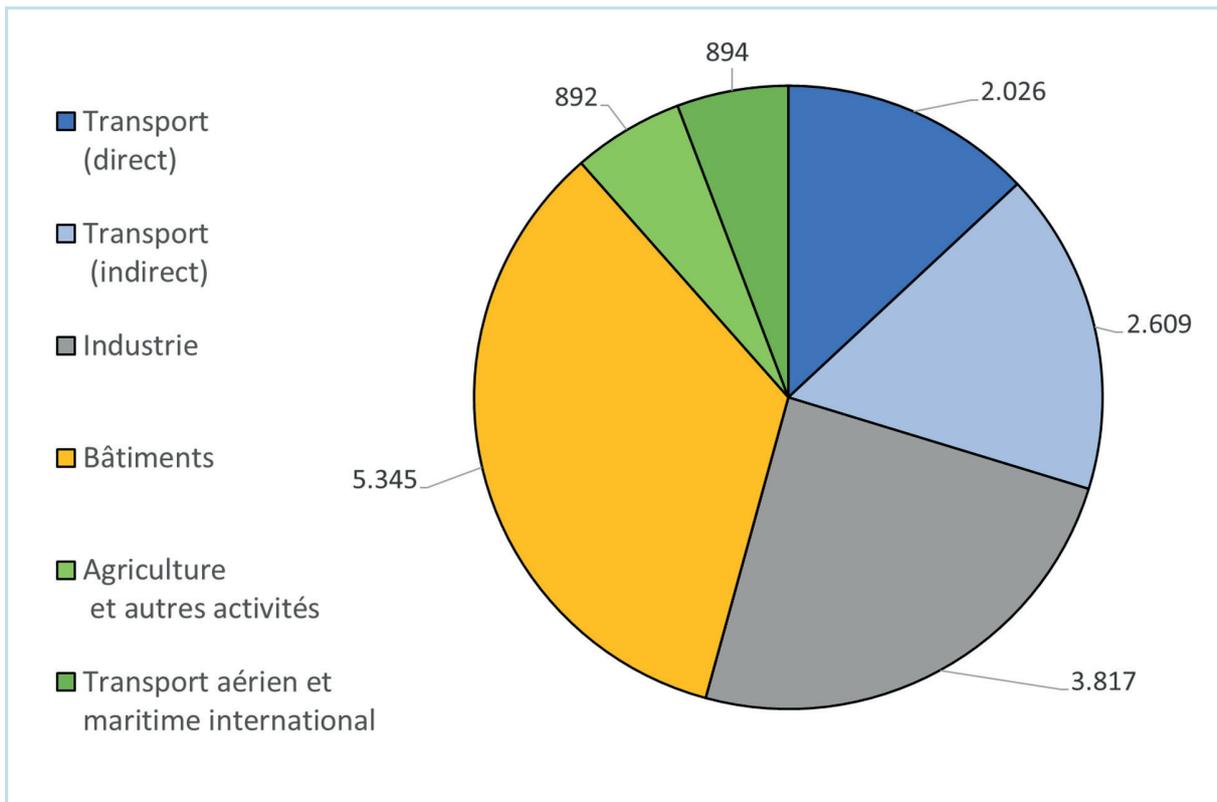


Les subventions sur les accises peuvent également être catégorisées par produit comme indiqué dans le [Graphique 3](#).

L'essentiel des subventions porte sur le diesel et sur le gaz naturel.

Pour le diesel, une part provient de l'écart de taxation qui subsiste (en unité énergétique) par rapport à l'essence sans plomb. L'essentiel provient toutefois des régimes particuliers dont bénéficient le mazout de chauffage, le diesel professionnel et le secteur de l'agriculture et de la sylviculture. Pour le gaz naturel, la subvention provient de la sous-taxation générale, par rapport au point de référence de l'essence sans plomb, et du taux réduit appliqué à ce vecteur d'énergie dans le cadre d'accords de branche.

Graphique 4. Répartition des subventions directes (hors feedstocks), par secteur (2021, en millions €)



L'ensemble des subventions peut être réparti entre les grands secteurs que sont le transport, l'industrie, le bâtiment et le secteur de l'agriculture et activités assimilées. Le [Graphique 4](#) donne le résultat de cette ventilation pour l'année 2021. Il comprend tant les subventions directes que les subventions indirectes.

Le secteur du transport bénéficie de 2.026 millions € de subventions directes, soit 16,8% du total de celles-ci. Les subventions au transport aérien et maritime international s'élèvent à 894 millions €. Les subventions indirectes dont bénéficie ce secteur s'élèvent à 2.609 millions €. Les autres secteurs ne bénéficient que de subventions directes, l'industrie pour 3.817 millions € (31,6% des subventions directes), les bâtiments pour 5.345 millions € (44,3%) et les activités agricoles et assimilées pour 892 millions € (7,4%). Ces montants et ratios doivent être mis en rapport avec l'importance relative des différents secteurs ou activités concernées. Il faut ainsi se rappeler que l'agriculture ne représente, en 2021, que 0,64% de la valeur ajoutée produite par l'ensemble de l'économie.

Le [Tableau 2](#) donne le détail des *principaux postes*, pour chacun de ces secteurs, pour l'année 2021.

Dans le secteur du transport, le poste le plus important des subventions directes est celui du remboursement du diesel professionnel qui représente à lui seul 44% du total des subventions directes dont ce secteur bénéficie. Viennent ensuite les cartes carburant et l'exonération d'accises sur le kérosène dont bénéficie l'aviation. Les exonérations sectorielles ne forment qu'une faible part du total des subventions mais peuvent être relativement importantes par rapport à l'activité de ces secteurs. L'impact des écarts de taux entre produits est ici relativement limité vu le faible écart de taxation entre essence et diesel qui sont les deux principaux carburants concernés.

Dans l'industrie, plus de la moitié (56%) des subventions directes proviennent des écarts de taux entre produits et plus particulièrement de la faible taxation du gaz naturel. Le taux réduit appliqué à celui-ci pour certaines entreprises forme le deuxième poste en importance. On notera que les subventions pour les usages non-énergétiques (feedstocks), non reprises dans le tableau ci-dessus, représentent un montant significativement supérieur à l'ensemble des autres subsides octroyés à l'industrie.

Dans le secteur des bâtiments, les deux postes principaux sont les subventions provenant des écarts de taux entre produits et l'exonération du mazout de chauffage. Le premier concerne essentiellement le gaz naturel.

Enfin, deux postes sont à mentionner pour les activités agricoles et assimilées. La sous-taxation du gaz naturel (écarts de taux entre produits) représente 35% du total et les régimes sectoriels 65%.

**Tableau 2**  
**Détail des principaux postes de subventions – par secteur – 2021**

	Millions €	% du sous-total
<b>Transport</b>		
Cartes carburant	667	32,9%
Ecart de taux de base entre produits	304	15,0%
Remboursements de diesel professionnel	892	44,0%
Exonération navigation intérieure	86	4,3%
Exonération dragage	59	2,9%
Autres	18	0,9%
<b>Sous-total subventions directes</b>	<b>2026</b>	<b>100,0%</b>
Exonération accises kérosène aviation	594	66,5%
Exonération accises navigation maritime	299	33,5%
<b>Sous-total subventions au transport aérien et maritime international</b>	<b>894</b>	<b>100,0%</b>
Voitures de sociétés	2523	96,7%
TVA - Exonération des billets d'avion	87	3,3%
<b>Sous-total subventions indirectes</b>	<b>2609</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total Transport</b>	<b>5529</b>	
<b>Industrie</b>		
Ecart de taux de base entre produits	2.125	55,7%
Taux réduit gasoil	375	9,8%
Taux réduit gaz naturel	1.191	31,2%
Autres	126	3,3%
<b>Total Industrie</b>	<b>3.817</b>	<b>100,0%</b>
<b>Bâtiments</b>		
Transferts aux particuliers (tarifs sociaux e.a)	173	3,2%
Ecart de taux de base entre produits	2778	52,0%
Exonération mazout de chauffage	2096	39,2%
Autres	297	5,5%
<b>Total Bâtiments</b>	<b>5345</b>	<b>100,0%</b>
<b>Agriculture et autres activités</b>		
Ecart de taux de base entre produits	310	34,7%
Exonérations sur consommation intermédiaire	582	65,3%
<b>Total Agriculture et autres activités</b>	<b>892</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total des subventions directes</b>	<b>12.079</b>	

\* 0,13% des subventions directes n'ont pas pu être attribuées à un secteur spécifique, il y a donc une différence entre le total du tableau par secteur et le total des subventions directes.

## Réflexions finales

Pour le recensement des subventions opéré dans ce rapport, le critère d'identification est le fait de subventionner, directement ou indirectement, le recours aux énergies fossiles.

Certains constats posés lors des éditions précédentes de l'Inventaire fédéral des subsides aux énergies fossiles restent d'actualité. Il en est ainsi, d'une part, du problème de transparence. La plus grande part des subventions sont en effet octroyées par la voie fiscale. Or, les « dépenses fiscales » ne sont pas directement identifiables, à l'inverse des dépenses budgétaires, car les recettes fiscales sont exprimées nettes des pertes en recettes provenant des dépenses fiscales. D'autre part, une part substantielle des subventions octroyées par la voie fiscale n'est pas quantifiée dans l'Inventaire fédéral des dépenses fiscales.

La mise à jour du Plan national Energie Climat, qui doit être finalisée dans le courant de l'année 2024 et dont une version préliminaire a été communiquée aux instances européennes en 2023, est l'occasion de réitérer la nécessité et l'urgence du phasing out des subsides aux énergies fossiles, sous la forme d'une trajectoire claire de disparition progressive de ces subsides.

Lors des discussions portant sur le phasing out de ces subventions, il y aura lieu de tenir compte des objectifs particuliers de certaines subventions, notamment des objectifs sociaux. Leur réforme doit concilier la suppression des effets dommageables à l'environnement avec l'atteinte par d'autres moyens, non néfastes à l'environnement, des objectifs particuliers identifiés. Les aspects de transition juste sont en effet indissociables des discussions portant sur les pistes de réforme. ■