

L'État belge, ce pompiste gourmand et avide de réservoirs pleins.

Anatomie du prix maximum des carburants en Belgique, de l'écart entre les accises belges et le minimum européen, et du coût fiscal réel du carburant fossile pour les sociétés et les indépendants.

1. Le propos, en une page

Le 3 octobre 2026, date de rédaction de ces lignes, un automobiliste belge qui remplit son réservoir de cinquante litres de diesel au prix maximum officiel dépose 121,60 EUR sur le comptoir.

De cette somme, 51,11 EUR partent directement au Trésor, sous forme d'accises et de taxe sur la valeur ajoutée.

L'automobiliste ne signe aucune déclaration, ne consulte aucun expert-comptable, n'introduit aucune réclamation. Il ne sait généralement même pas qu'il vient de payer un impôt. C'est, du point de vue de l'administration, le contribuable parfait : silencieux, régulier et solvable.

Cette étude poursuit quatre objectifs.

D'abord, décomposer avec exactitude le prix maximum officiel de l'essence 95 E10 et du diesel B7, composante par composante, sur la base des données du Service public fédéral Économie, de Statbel et de la fédération sectorielle Energia.

Ensuite, confronter le niveau des accises belges au niveau minimum que le droit de l'Union européenne impose réellement, et calculer ce que coûteraient l'essence et le diesel, taxe sur la valeur ajoutée comprise, si la Belgique se bornait à respecter ce minimum au lieu de le dépasser de deux tiers.

Ensuite encore, mesurer le coût fiscal réel du carburant fossile pour une société et pour un indépendant - en tenant compte du droit à déduction de la TVA dont bénéficie la majorité des professionnels assujettis, et en retenant un taux additionnel communal de 8 % à titre d'hypothèse de travail - depuis que la loi du 25 novembre 2021 a entrepris d'effacer la déductibilité des frais de véhicules thermiques.

Enfin, examiner une question que personne, au sein du gouvernement, ne semble pressé de poser : à qui profite l'immobilisme ?

Les six résultats

Premier résultat. Au prix en vigueur le 3 octobre 2026, la fiscalité représente 46,42 % du prix maximum de l'essence 95 E10 et 42,03 % de celui du diesel B7.

Deuxième résultat. L'accise étant forfaitaire et la TVA proportionnelle, l'État prélève 0,1260 EUR de TVA par litre sur l'accise elle-même. Un impôt assis sur un impôt - dont il faut immédiatement préciser, contrairement à ce que suggérait la première version de cette chronique, qu'il n'est pas une invention belge mais une obligation européenne, l'article 78, alinéa 1^{er}, a), de la directive 2006/112/CE imposant d'inclure les droits d'accise dans la base d'imposition à la TVA.

Troisième résultat. Le niveau de taxation belge sur les carburants, au sens de l'article 4, § 2, de la directive 2003/96/CE, s'établit à 600,1587 EUR par mille litres, pour l'essence

comme pour le diesel. Le minimum européen est de 359 EUR pour l'essence et de 330 EUR pour le gazole routier. La Belgique applique donc 167,2 % du minimum sur l'essence et 181,9 % sur le diesel. Si elle se bornait à respecter ce minimum, le litre d'essence tomberait de 2,0650 à 1,7732 EUR et le litre de diesel de 2,4320 à 2,1051 EUR, taxe sur la valeur ajoutée comprise : 14,59 EUR et 16,34 EUR d'économie sur un plein de cinquante litres.

Quatrième résultat. Une hausse de 30 % du seul prix du produit pétrolier ne rapporte pas un centime d'accise supplémentaire à l'État, mais 5,46 centimes de TVA par litre d'essence et 7,33 centimes par litre de diesel. À l'échelle des quelque 10,3 milliards de litres de carburants routiers taxés chaque année, l'ordre de grandeur se compte en centaines de millions d'euros.

Cinquième résultat. Pour une société soumise à l'impôt des sociétés dont le véhicule thermique a été commandé en 2026, le coût réel du carburant s'élève à 114,15 % du prix à la pompe lorsqu'elle exerce son droit à déduction de la TVA à hauteur du plafond de 50 % : cent pour cent de dépense, moins la TVA récupérée, plus vingt-cinq pour cent d'impôt des sociétés sur une dépense que le Code refuse de reconnaître. Le multiplicateur grimpe à 125 % pour les sociétés totalement privées de droit à déduction.

Sixième résultat. Pour un indépendant belge au taux marginal de 50 %, majoré d'un taux additionnel communal supposé de 8 %, et exposé aux cotisations sociales, le coût réel atteint 149,25 % du prix à la pompe lorsqu'il récupère la moitié de la TVA, et 163,43 % lorsqu'il ne la récupère pas. Sur un plein annuel de 1.950 litres de diesel, la sphère publique encaisse 4.328,91 EUR - soit 91,3 % du prix du carburant lui-même.

2. Données de référence

Le prix maximum des produits pétroliers est recalculé chaque jour ouvrable par la Direction générale de l'Énergie du SPF Économie, en application du contrat-programme conclu entre l'État belge et la fédération Energia.

Le 3 octobre 2026 étant un samedi, le tarif applicable est celui entré en vigueur le vendredi 2 octobre pour l'essence et le jeudi 1^{er} octobre pour le diesel. Statbel publie par ailleurs le tarif applicable à partir du lundi 5 octobre 2026 : il est rigoureusement identique.

Produit	Prix HTVA (EUR/l)	Prix TVAC (EUR/l)	En vigueur depuis
Essence 95 RON E10	1,7066	2,0650	2 octobre 2026
Diesel B7	2,0099	2,4320	1 ^{er} octobre 2026
Diesel B10 (pour mémoire)	2,0033	2,4240	1 ^{er} octobre 2026

Tarif officiel des produits pétroliers, Direction générale de l'Énergie du SPF Économie, relevé Statbel. Tarif identique reconduit au 5 octobre 2026.

Ces niveaux correspondent à un épisode de tension marquée. Le prix maximum de l'essence 95 E10 a franchi la barre des 2 EUR le jeudi 3 septembre 2026, pour la première fois depuis juillet 2022 (L'Avenir, 2 septembre 2026). Le diesel B7 a atteint, le 22 septembre 2026, un record absolu de 2,5010 EUR le litre, avant de refluer (La Libre, 23 septembre 2026).

Le tarif retenu ici n'est donc pas un point haut : il est un niveau de croisière élevé, ce qui le rend d'autant plus significatif.

Ce prix se compose du prix du produit ex-raffinerie, indexé sur les cotations du produit fini à Rotterdam et sur la parité entre le dollar et l'euro ; de la marge et des coûts de distribution, révisés les 1^{er} avril et 1^{er} octobre de chaque année ; de la cotisation destinée aux stocks

stratégiques, prélevée par ASEVA - l'organisme anciennement dénommé Apetra, devenu ASEVA SA en vertu de la loi du 21 décembre 2023 relative à la détention des stocks obligatoires de pétrole et des produits pétroliers et à l'organisation d'ASEVA ; des accises, accises spéciales et cotisation sur l'énergie ; et de la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 21 % (Energia, rubriques « Fiscalité » et « Prix maximums - informations complémentaires » ; SPF Économie, Prix maximum des produits pétroliers).

Les valeurs retenues

Accises totales : 600,1587 EUR par mille litres, soit 0,600159 EUR le litre, pour l'essence comme pour le diesel. Ce montant, identique pour les deux produits depuis l'achèvement de la convergence le 1^{er} avril 2023, se décompose comme suit.

Composante (EUR/1.000 l)	Essence 95 E10	Gasol routier B7
Droit d'accise	245,4146	198,3148
Droit d'accise spécial	326,1124	386,9703
Cotisation sur l'énergie	28,6317	14,8736
Niveau de taxation total (art. 4, § 2, ETD)	600,1587	600,1587

Composantes établies sur la base de l'arrêté royal du 16 mars 2022 modifiant l'article 419 de la loi-programme du 27 décembre 2004 et du retour au niveau du 1^{er} janvier 2022 par le jeu du cliquet, confirmé par la circulaire 2026/C/55 du 22 avril 2026 (M.B. 18 mars 2022 ; voir également le communiqué du Conseil des ministres du 16 mars 2022, fixant le taux d'accise total à 455,5305 EUR / 1.000 l après réduction de 144,6282 EUR). Le total est confirmé par Energia et par la base Taxes in Europe de la Commission européenne.

Marge et coûts de distribution : 0,2293 EUR le litre pour l'essence et 0,2340 EUR pour le diesel. Cotisation ASEVA : 0,0109 et 0,0120 EUR le litre. Ces montants sont les dernières valeurs publiées, relevées au 28 mars 2026 (service d'études du PTB, 26 mars 2026, décomposition du prix des carburants au 28 mars 2026 - source d'origine partisane, utilisée exclusivement pour les valeurs de marge et de cotisation qu'elle publie). Le prix du produit ex-raffinerie s'obtient par différence.

Précisons, par honnêteté méthodologique, que la ventilation entre le prix ex-raffinerie et la marge de distribution comporte une marge d'incertitude de l'ordre du centime par litre : ni l'indexation semestrielle du 1^{er} avril 2026, ni celle du 1^{er} octobre 2026 n'ont fait l'objet d'une publication chiffrée accessible au moment de la rédaction, et la page officielle d'ASEVA n'est à jour que jusqu'au premier trimestre 2025.

Cette incertitude n'affecte toutefois ni le prix total à la pompe, ni le montant des accises, ni celui de la TVA - les trois seules grandeurs sur lesquelles repose l'intégralité de la démonstration.

3. Le prix maximum : un plafond qui n'a jamais gêné personne

Le mécanisme mérite un mot, car il est régulièrement mal compris. En Belgique, le prix de chaque produit pétrolier est plafonné : il est interdit de vendre au-delà du prix maximum, il est parfaitement permis de vendre en dessous (SPF Économie, Prix maximum des produits pétroliers ; Energia).

Le consommateur en déduit naturellement qu'il est protégé.

En réalité, le plafond n'est pas un frein administratif imposé au marché : il est le résultat d'une

formule de calcul qui répercute quotidiennement les cotations de Rotterdam. Lorsque le baril monte, le plafond monte. Lorsque le baril descend, le plafond descend - généralement avec une élégante lenteur.

Deux conséquences en découlent, et elles structurent tout le reste de cette étude.

La première est que l'État n'a aucun levier sur le prix ex-raffinerie, ce qui lui fournit un argument de défense inusable : « les prix internationaux ne dépendent pas de nous ». C'est exact.

Le taux d'accise, en revanche, dépend intégralement de lui, dans la limite basse que lui impose le droit de l'Union. Personne ne l'oblige à conserver 0,600159 EUR le litre lorsque le prix du produit double, alors que l'Europe se contenterait de 0,359 EUR sur l'essence et de 0,330 EUR sur le diesel.

La seconde est que l'assiette de la TVA est constituée du prix hors TVA - accises comprises. La TVA belge sur les carburants n'est donc pas seulement une taxe à la consommation : c'est une taxe sur une taxe, dont le rendement croît mécaniquement avec le cours du pétrole, sans qu'aucune décision politique ne soit nécessaire. Un impôt qui augmente tout seul, en somme, et dont personne n'a jamais eu à voter la hausse.

Une nuance s'impose ici, et nous l'apportons nous-même : cette superposition n'est pas une particularité belge. L'article 78, alinéa 1^{er}, a), de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée impose de comprendre dans la base d'imposition « les impôts, droits, prélèvements et taxes, à l'exception de la TVA elle-même » - ce que l'article 26 du Code de la TVA transpose fidèlement. La Belgique ne pourrait donc pas, seule, exclure les accises de la base taxable.

Elle peut, en revanche, agir sur le montant de l'accise, ce qui revient exactement au même pour le portefeuille du contribuable. Nous en tirons les conséquences à la section 13.

4. Décomposition du prix maximum de l'essence 95 E10

Sur les 2,0650 EUR que coûte au maximum, le 3 octobre 2026, un litre d'essence 95 E10, le produit ex-raffinerie de Rotterdam pèse 0,8663 EUR - 41,95 % du prix, soit 43,31 EUR sur un plein de cinquante litres. La marge et les coûts de distribution s'élèvent à 0,2293 EUR, la cotisation ASEVA destinée aux stocks stratégiques à 0,0109 EUR. Les accises, accises spéciales et la cotisation sur l'énergie totalisent 0,600159 EUR, et la TVA, calculée à 21 % sur le prix hors taxe, ajoute 0,3584 EUR. Au total, l'État - accises et TVA réunies - prélève 0,9585 EUR par litre, soit 46,42 % du prix maximum et 47,93 EUR sur un plein de cinquante litres.

Composante	EUR/litre	% du prix	Plein de 50 l (EUR)
Produit ex-raffinerie	0,8663	41,95 %	43,31
Marge et coûts de distribution	0,2293	11,10 %	11,47
Cotisation ASEVA	0,0109	0,53 %	0,55
Accises, accises spéciales, cotisation énergie	0,6002	29,06 %	30,01
TVA (21 %)	0,3584	17,36 %	17,92
Prix maximum TVAC	2,0650	100 %	103,25
Dont prélèvement public total	0,9585	46,42 %	47,93

Écarts d'arrondi au centime sur la colonne du plein ; les totaux sont calculés sur les valeurs

exactes.

La comparaison mérite d'être posée crûment : l'État prélève, sur une opération dans laquelle il n'intervient ni comme producteur, ni comme raffineur, ni comme transporteur, ni comme détaillant, près de quatre fois ce que reçoit l'ensemble de la chaîne de distribution pour avoir effectivement acheminé le produit jusqu'à la pompe - 47,93 EUR contre 12,01 EUR. Il faut reconnaître au fisc une productivité remarquable au regard des moyens engagés.

Le lecteur rigoureux objectera que la marge de distribution est une marge brute, et non un bénéfice : elle couvre le transport, le stockage, l'exploitation des stations et la rémunération du réseau. L'objection est exacte, et nous la reprenons à notre compte.

Elle ne fait que renforcer le constat, puisque le prélèvement public, lui, ne couvre aucun coût propre à l'opération.

5. Décomposition du prix maximum du diesel B7

Le diesel B7 affiche, à la même date, un prix maximum de 2,4320 EUR le litre, soit 121,60 EUR pour cinquante litres. Le produit ex-raffinerie y pèse davantage - 1,1638 EUR, soit 47,85 % du prix, 58,19 EUR sur le plein - signe d'un marché du diesel plus tendu que celui de l'essence. La marge de distribution s'élève à 0,2340 EUR, la cotisation ASEVA à 0,0120 EUR, les accises à 0,600159 EUR - identiques à celles de l'essence -, et la TVA à 0,4221 EUR. L'État y prélève au total 1,0222 EUR par litre, soit 42,03 % du prix maximum, 51,11 EUR sur cinquante litres.

Composante	EUR/litre	% du prix	Plein de 50 l (EUR)
Produit ex-raffinerie	1,1638	47,85 %	58,19
Marge et coûts de distribution	0,2340	9,62 %	11,70
Cotisation ASEVA	0,0120	0,49 %	0,60
Accises, accises spéciales, cotisation énergie	0,6002	24,68 %	30,01
TVA (21 %)	0,4221	17,36 %	21,10
Prix maximum TVAC	2,4320	100 %	121,60
dont prélèvement public total	1,0222	42,03 %	51,11

Le diesel illustre un phénomène que l'on qualifierait volontiers de paradoxe si l'on ne craignait pas de flatter la fiscalité : parce que le taux d'accise est identique à celui de l'essence depuis l'achèvement de la convergence, et parce que le produit raffiné est actuellement beaucoup plus cher, la part relative de la fiscalité y est plus faible. Le diesel est aujourd'hui, en pourcentage, moins taxé que l'essence - tout en étant nettement plus cher. Le conducteur de diesel paie donc davantage, au profit du marché plutôt que du Trésor, ce qui ne le consolera probablement pas.

6. Ce que l'Europe exige, et ce que la Belgique prélève

La critique du niveau des accises n'a de portée que si l'on dispose d'un étalon.

Cet étalon existe : il est inscrit dans le droit de l'Union européenne, il est contraignant, et il est très en dessous du niveau belge.

6.1. Le cadre juridique : l'article 4 de la directive 2003/96/CE

La directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre

communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité - la directive ETD - pose à son article 4, § 1^{er}, que les niveaux de taxation appliqués par les États membres ne peuvent être inférieurs aux niveaux minima qu'elle prescrit.

Article 4, § 2 : « Aux fins de la présente directive, on entend par niveau de taxation le montant total d'impositions indirectes (à l'exception de la TVA) perçues, calculées directement ou indirectement sur la quantité de produits énergétiques et d'électricité au moment de la mise à la consommation. »

Cette définition commande toute la comparaison, et il importe de ne pas s'en écarter. Le niveau de taxation belge ne se limite pas au droit d'accise au sens étroit : il comprend le droit d'accise, le droit d'accise spécial et la cotisation sur l'énergie, lesquels sont tous trois des impositions indirectes assises sur la quantité de produit mise à la consommation. Seule la TVA en est exclue. Toute comparaison qui ne retiendrait que le droit d'accise stricto sensu minorerait artificiellement le niveau belge et serait juridiquement erronée. Nous retenons donc le total de 600,1587 EUR par mille litres.

Les niveaux minima applicables aux carburants figurent à l'annexe I, tableau A, de la directive : 359 EUR par mille litres pour l'essence sans plomb, depuis le 1^{er} janvier 2004 ; 330 EUR par mille litres pour le gazole utilisé comme carburant, depuis le 1^{er} janvier 2010 - ce dernier montant ayant été de 302 EUR entre 2004 et 2009 (directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003, J.O. L 283 du 31 octobre 2003, annexe I, tableau A). Ces valeurs sont confirmées par la page officielle de la direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne, consultée le 3 octobre 2026 (Commission européenne, direction générale de la fiscalité et de l'union douanière, *Excise Duties on Energy*).

Il faut souligner que ces minima sont toujours ceux de 2003. La proposition de révision de la directive déposée par la Commission le 14 juillet 2021 - COM(2021) 563, procédure 2021/0213(CNS) - n'a toujours pas été adoptée au 3 octobre 2026 : elle requiert l'unanimité au Conseil en vertu de l'article 113 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et le compromis de la présidence danoise n'a pas recueilli cette unanimité en novembre 2025 (Parlement européen, *Legislative Train Schedule*, fiche *Revision of the Energy Taxation Directive*, mise à jour du 20 juin 2026). Le droit applicable est donc stable, et il le restera vraisemblablement un certain temps.

6.2. L'écart

	Essence 95 E10	Gasol routier B7
Niveau de taxation belge (EUR/1.000 l)	600,1587	600,1587
Minimum européen (EUR/1.000 l)	359,0000	330,0000
Écart (EUR/1.000 l)	241,1587	270,1587
Écart (EUR/litre)	0,2412	0,2702
Belgique en % du minimum	167,2 %	181,9 %

Le constat est net. La Belgique prélève, sur l'essence, deux tiers de plus que ce que l'Europe exige ; sur le diesel, quatre cinquièmes de plus. L'excédent par rapport au plancher européen représente 0,2412 EUR par litre d'essence et 0,2702 EUR par litre de diesel - davantage, dans les deux cas, que la totalité de la marge de distribution du secteur.

Il faut relever une conséquence technique rarement aperçue. Au minimum européen, le droit d'accise proprement dit et la cotisation sur l'énergie - composantes que la Belgique ne pourrait raisonnablement supprimer sans refondre toute son architecture - absorberaient

déjà 274,05 EUR par mille litres pour l'essence et 213,19 EUR pour le diesel. Le droit d'accise spécial, seule variable d'ajustement réellement disponible, ne pourrait donc plus excéder 84,95 EUR par mille litres pour l'essence et 116,81 EUR pour le diesel, contre respectivement 326,11 et 386,97 EUR aujourd'hui.

6.3. Le prix à la pompe si la Belgique s'alignait sur le minimum européen

Nous procédons de la manière la plus simple et la plus vérifiable qui soit : toutes les composantes du prix maximum demeurent inchangées - produit ex-raffinerie, marge de distribution, cotisation ASEVA - et seule l'accise est ramenée au minimum européen. La TVA est ensuite recalculée au taux de 21 % sur la nouvelle base hors taxe, conformément à l'article 78 de la directive 2006/112/CE. Le mécanisme belge du prix maximum garantit ici une répercussion intégrale : le plafond étant le résultat d'une formule arithmétique, la baisse de l'accise se traduit mécaniquement par une baisse du plafond, à la différence de ce qui s'observerait dans un marché libre où le gain pourrait être capté par la distribution.

Essence 95 E10 (EUR/litre)	Situation actuelle	Au minimum européen	Différence
Produit ex-raffinerie	0,8663	0,8663	-
Marge et distribution	0,2293	0,2293	-
Cotisation ASEVA	0,0109	0,0109	-
Accises (niveau art. 4, § 2)	0,6002	0,3590	- 0,2412
Base hors TVA	1,7066	1,4655	- 0,2412
TVA (21 %)	0,3584	0,3077	- 0,0507
Prix maximum TVAC	2,0650	1,7732	- 0,2918
Part de la fiscalité	46,42 %	37,60 %	- 8,82 pts

Diesel B7 (EUR/litre)	Situation actuelle	Au minimum européen	Différence
Produit ex-raffinerie	1,1638	1,1638	-
Marge et distribution	0,2340	0,2340	-
Cotisation ASEVA	0,0120	0,0120	-
Accises (niveau art. 4, § 2)	0,6002	0,3300	- 0,2702
Base hors TVA	2,0099	1,7398	- 0,2702
TVA (21 %)	0,4221	0,3653	- 0,0568
Prix maximum TVAC	2,4320	2,1051	- 0,3269
Part de la fiscalité	42,03 %	33,03 %	- 9,00 pts

Le résultat, en une phrase : au minimum européen, et toutes autres choses égales par ailleurs, l'essence 95 E10 coûterait 1,7732 EUR le litre au lieu de 2,0650, et le diesel B7 2,1051 EUR au lieu de 2,4320. Sur un plein de cinquante litres, l'automobiliste économiserait 14,59 EUR sur l'essence et 16,34 EUR sur le diesel. Sur un plein annuel de 1.950 litres de diesel, l'économie atteint 637,44 EUR à la pompe.

On observera que la baisse du prix TVAC - 0,2918 et 0,3269 EUR - excède l'économie d'accise elle-même - 0,2412 et 0,2702 EUR - d'exactly 21 %. C'est la démonstration la plus propre que l'on puisse donner de la mécanique de l'impôt sur l'impôt : chaque euro

d'accise supprimé emporte avec lui vingt-et-un centimes de TVA.

La TVA assise sur l'accise, aujourd'hui de 0,1260 EUR par litre, tomberait à 0,0754 EUR sur l'essence et à 0,0693 EUR sur le diesel.

6.4. Ce que coûterait l'alignement, et pourquoi il ne se fera pas

L'honnêteté impose de chiffrer aussi le revers. Les recettes d'accises sur les carburants routiers se sont élevées, en 2025, à 2,28 milliards d'euros pour l'essence et à 3,88 milliards pour le diesel, soit 6,16 milliards bruts, ramenés à 5,41 milliards après la correction de 0,75 milliard correspondant au remboursement du diesel professionnel (Energia, Chiffres clés 2025, 19 mai 2026, source SPF Finances - Douanes et Accises).

Rapportées au taux unitaire de 600,1587 EUR par mille litres, ces recettes brutes correspondent à des volumes taxés de l'ordre de 3,80 milliards de litres d'essence et de 6,47 milliards de litres de diesel, soit environ 10,26 milliards de litres de carburants routiers.

Effet budgétaire annuel d'un alignement sur le minimum européen	Montant
Perte d'accises sur l'essence (3,80 mia l × 0,2412 EUR)	- 916 millions EUR
Perte d'accises sur le diesel (6,47 mia l × 0,2702 EUR)	- 1.747 millions EUR
Perte d'accises totale	- 2,66 milliards EUR
Perte de TVA assise sur l'accise supprimée (21 %)	- 0,56 milliard EUR
Perte brute totale	- 3,22 milliards EUR
Moins : disparition du remboursement du diesel professionnel	+ 0,75 milliard EUR
Ordre de grandeur de la perte nette	- 2,5 milliards EUR

Le dernier poste de ce tableau n'est pas une facilité de présentation : il procède d'une contrainte juridique. Le remboursement partiel du droit d'accise spécial dont bénéficient les transporteurs - 191,30 EUR par mille litres depuis le 1^{er} janvier 2026 (loi-programme du 22 décembre 2023, art. 46, modifiant l'art. 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004) - ramène aujourd'hui leur niveau de taxation à 408,86 EUR par mille litres, qui demeure supérieur au minimum européen de 330 EUR.

Au minimum européen, ce remboursement deviendrait impossible : il ferait passer le transporteur sous le plancher communautaire. Le secteur du transport routier serait donc, paradoxalement, le seul perdant d'un alignement sur le minimum européen, avec une hausse nette de 78,86 EUR par mille litres.

Deuxième objection que nous formulons nous-même : l'alignement rouvrirait l'écart entre l'essence et le diesel que la Belgique a mis quinze ans à combler, puisque le minimum européen est de 359 EUR pour l'essence et de 330 EUR seulement pour le diesel. Un alignement intégral reviendrait à réintroduire un avantage fiscal de 29 EUR par mille litres au profit du carburant diesel, au moment précis où la politique publique prétend le décourager. Il est difficile de défendre à la fois la cohérence environnementale et l'alignement intégral sur le plancher communautaire.

Nous ne prétendons donc pas que la Belgique devrait ramener ses accises au minimum européen. Nous prétendons seulement qu'elle dispose, entre 600,1587 EUR et le plancher communautaire, d'une marge de manœuvre de 241 à 270 EUR par mille litres dont elle n'a jamais fait usage à la baisse, pas même lors du franchissement des 2 EUR le litre en septembre 2026, et que l'argument selon lequel « nous n'avons pas le choix » est, sur ce point précis, dépourvu de fondement.

7. Contre-épreuve : deux formulations à corriger, un multiplicateur à établir

Un plaidoyer ne vaut que par la solidité de ses chiffres. Je sou mets donc à l'épreuve des données deux affirmations couramment entendues, y compris dans la bouche de ceux qui défendent le contribuable.

La première ne résiste pas à l'examen et doit être reformulée. La seconde est exacte, mais presque toujours mal expliquée. Nous pourrons ensuite établir la mesure exacte du surcoût engendré par la non-déductibilité.

7.1. « Plus de la moitié du prix à la pompe, ce sont des taxes »

Cette affirmation était exacte il y a peu, et elle ne l'est plus aujourd'hui. Au 31 décembre 2024, la fiscalité représentait 53,2 % du prix maximum de l'essence 95 E10 et 51,3 % de celui du diesel. Au 31 décembre 2025, la fédération Energia relevait 55 % pour l'essence et 53 % pour le diesel (Energia). Mais au 3 octobre 2026, aux prix que nous venons de décomposer, on tombe à 46,42 % et 42,03 %.

La raison est purement arithmétique et parfaitement contre-intuitive : l'accise étant un montant fixe par litre, sa part relative se dilue à mesure que le prix du produit augmente. Quand le pétrole flambe, la fiscalité pèse proportionnellement moins.

Il faut donc renoncer au slogan et lui préférer une formule plus exacte, et beaucoup plus embarrassante pour l'État : en régime de prix normal, la majorité de ce que vous payez à la pompe est de l'impôt ; en régime de prix élevé, la facture explose sans que l'État renonce à un seul centime d'accise, et il encaisse en outre une TVA supplémentaire. Le premier énoncé était un slogan. Le second est un fait, et il est pire.

7.2. « Quand le prix du pétrole monte, l'État s'enrichit »

Ici, la thèse est exacte, mais le mécanisme est presque toujours mal identifié. Ce ne sont pas les accises qui rapportent davantage : elles sont forfaitaires et ne bougent pas d'un centime, ainsi que le rappelle Energia sans détour (Energia, rubrique « Fiscalité »). Le gain vient exclusivement de la TVA, qui est proportionnelle, et de la TVA seule.

Le mécanisme se décrit alors en une phrase : à consommation constante, chaque euro d'augmentation du prix hors TVA rapporte automatiquement vingt-et-un centimes à l'État, sans loi, sans vote, sans débat parlementaire et sans le moindre communiqué de presse. L'enrichissement est réel. Il est simplement indolore pour celui qui en bénéficie, ce qui est très exactement le problème.

7.3. Le vrai coût d'une dépense non déductible : cent pour cent, plus l'impôt

Le mécanisme est d'une simplicité désarmante, et c'est précisément pour cela qu'il passe inaperçu.

Lorsqu'une dépense professionnelle n'est pas déductible, l'entreprise la supporte intégralement en trésorerie, et elle acquitte en outre l'impôt calculé sur un bénéfice artificiellement majoré du montant de cette même dépense. Le surcoût fiscal est donc égal à la dépense multipliée par le taux d'imposition.

Pour une société soumise à l'impôt des sociétés au taux de 25 %, 100 EUR de carburant non déductible coûtent donc 100 EUR de trésorerie augmentés de 25 EUR d'impôt des sociétés, soit 125 EUR. Le multiplicateur est de 125 % du prix à la pompe : 100 % de dépense réelle, plus 25 % d'impôt sur une dépense que le Code refuse de reconnaître.

La formule générale mérite d'être retenue, car elle s'applique à toute dépense non admise : coût réel = dépense $\times$ (1 + taux d'imposition). À 25 % d'impôt des sociétés, le multiplicateur est de 1,25. Pour un indépendant, le taux pertinent n'est pas le taux nominal de 50 %, mais le taux marginal effectif, additionnels communaux et cotisations sociales compris - ce qui porte le multiplicateur, comme nous le verrons, bien au-delà de 1,49. Le mérite de cette formule est qu'elle ne souffre aucune contestation : elle ne dépend d'aucune hypothèse de comportement, d'aucune élasticité, d'aucune estimation. Elle découle du seul mécanisme de l'impôt.

Nous appliquerons cette règle aux sections 10 et 11, en distinguant la société de l'indépendant, et en retenant chaque fois comme cas de référence celui d'un professionnel qui exerce son droit à déduction de la TVA au plafond légal.

8. L'impôt sur l'impôt, et le rendement automatique de la hausse

8.1. Les 12,60 centimes dont on ne parle jamais

La base d'imposition à la TVA comprend les accises. Il en résulte que l'État perçoit, sur chaque litre d'essence ou de diesel, 21 % de 0,600159 EUR, soit 0,1260 EUR de TVA assise sur l'accise. Rapporté au plein de cinquante litres, cela représente 6,30 EUR de taxe sur la valeur ajoutée d'une valeur que personne n'a ajoutée.

Sur les quelque 10,26 milliards de litres de carburants routiers taxés chaque année, cette TVA sur l'accise représente un ordre de grandeur de 1,29 milliard d'euros par an. C'est un impôt que le contribuable acquitte deux fois sur la même assiette.

Nous avons dit plus haut que ce mécanisme était imposé par l'article 78 de la directive TVA, et qu'il ne s'agissait donc pas d'un choix belge. Deux précisions complètent le tableau. D'une part, cette superposition s'applique dans les vingt-sept États membres ; ce qui distingue la Belgique n'est pas la règle, mais l'assiette à laquelle elle s'applique - c'est-à-dire le niveau de son accise. D'autre part, la TVA n'est une charge définitive que pour le consommateur final et pour les assujettis privés de droit à déduction ; l'entreprise qui récupère la TVA ne supporte pas cet impôt sur l'impôt. L'affirmation selon laquelle « le contribuable paie deux fois » vaut donc pleinement pour le ménage, et partiellement seulement pour le professionnel. Nous le prenons en compte dans les sections qui suivent.

8.2. Simulation : que rapporte une flambée du baril ?

Nous faisons varier le seul prix du produit ex-raffinerie, toutes autres composantes inchangées : c'est la configuration d'une tension géopolitique sur le marché pétrolier, observée depuis le printemps 2026.

Essence 95 E10	Prix TVAC (EUR/l)	TVA (EUR/l)	Part des taxes
Référence au 3 octobre 2026	2,0650	0,3584	46,42 %
Produit + 10 %	2,1698	0,3766	45,01 %
Produit + 20 %	2,2746	0,3948	43,74 %
Produit + 30 %	2,3794	0,4130	42,58 %

Diesel B7	Prix TVAC (EUR/l)	TVA (EUR/l)	Part des taxes
Référence au 3 octobre 2026	2,4320	0,4221	42,03 %
Produit + 10 %	2,5728	0,4465	40,68 %

Diesel B7	Prix TVAC (EUR/l)	TVA (EUR/l)	Part des taxes
Produit + 20 %	2,7136	0,4710	39,47 %
Produit + 30 %	2,8544	0,4954	38,38 %

Le tableau se lit dans les deux sens, et c'est là tout son intérêt. De prix bas à prix élevé : la facture du consommateur s'alourdit de 31,44 centimes par litre d'essence et de 42,24 centimes par litre de diesel entre le prix de référence et le scénario à + 30 %. Vu autrement : la part des taxes recule, ce que le pouvoir ne manquera pas de faire valoir. Mais la TVA encaissée par litre progresse, elle, de 5,46 centimes pour l'essence et de 7,33 centimes pour le diesel, sans qu'aucune autorité n'ait rien décidé.

Appliqué au volume annuel estimé de 10,26 milliards de litres, un supplément de dix centimes de prix hors TVA par litre représente environ 215 millions d'euros de TVA additionnelle par an ; vingt centimes, environ 431 millions. Le service d'études du Parti du Travail de Belgique, parti que l'on peut difficilement soupçonner de complaisance fiscale, estimait en mars 2026, selon une méthode différente et un périmètre plus large incluant le mazout et le gaz naturel, un supplément d'au moins 74 millions d'euros par mois (service d'études du PTB, 26 mars 2026). Cette dernière estimation émane d'une formation politique et doit être lue comme telle ; l'ordre de grandeur, lui, est cohérent avec le nôtre. Le contribuable, quand deux calculs indépendants convergent, a rarement tort de s'inquiéter.

9. Le second étage de la fusée : la non-déductibilité

Jusqu'ici, nous avons parlé du consommateur. Abordons maintenant celui qui paie deux fois : l'entrepreneur. Car depuis la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, le carburant fossile n'est plus seulement lourdement taxé à l'achat. Il n'est plus déductible.

9.1. Le dispositif légal

La loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, publiée au *Moniteur belge* du 3 décembre 2021, a modifié les articles 36, 38, 66, 198bis, 223, 225, 234 et 247 du Code des impôts sur les revenus 1992 et y a inséré un article 550.

La répartition exacte des rôles mérite d'être rappelée, car elle est souvent mal présentée. Depuis l'exercice d'imposition 2027, c'est l'article 66, § 1^{er}, du Code qui porte le principe de la non-déductibilité des frais afférents aux véhicules visés à l'article 65, assorti du seul barème applicable aux véhicules sans émission de dioxyde de carbone. C'est l'article 550 du Code, disposition transitoire insérée par la même loi, qui porte la formule fondée sur les émissions ainsi que les plafonds dégressifs. Quant à l'article 198bis, il ne contient plus aucune table autonome : il se borne à écarter, à l'impôt des sociétés, le minimum de 75 % réservé par l'article 550, alinéa 3, aux véhicules acquis avant le 1^{er} janvier 2018. Écrire que la limitation résulte de l'article 66 pour les personnes physiques et de l'article 198bis pour les sociétés décrit l'état du droit antérieur à la réforme de 2017, non le droit positif.

La formule elle-même, aujourd'hui portée par l'article 550, alinéa 1^{er}, demeure celle que l'on connaît : 120 % diminués de 0,5 % multiplié par le coefficient de carburant et par le nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre. Le coefficient est de 1 pour les véhicules alimentés exclusivement au diesel et de 0,95 pour tous les autres véhicules - et non pour la seule essence et le seul gaz de pétrole liquéfié, comme on le lit fréquemment - , ce coefficient étant réduit à 0,90 pour les véhicules à moteur au gaz naturel de moins de douze chevaux fiscaux.

Le plancher de 50 % et le taux fixe de 40 % applicable aux véhicules émettant au moins 200 grammes par kilomètre ou dépourvus de donnée d'émission à la Direction pour

l'immatriculation des véhicules ne sont pas des bornes générales de la formule : l'article 550, alinéa 2, les réserve aux véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023. Pour les véhicules acquis après cette date, il n'existe aucun plancher, et le résultat de la formule peut descendre jusqu'à zéro.

Trois régimes coexistent, et la date déterminante est celle de l'achat, de la prise en leasing ou de la prise en location - c'est-à-dire la date du contrat, et non celle de la livraison ou de l'immatriculation.

Date d'acquisition du véhicule	Régime applicable
avant le 1 ^{er} juillet 2023	Formule CO ₂ , plancher de 50 % ou taux de 40 %, plafond de 100 %. Régime figé pour la durée de détention.
du 1 ^{er} juillet 2023 au 31 décembre 2025	Formule CO ₂ , plafonnée de manière dégressive : 75 % (revenus 2025), 50 % (revenus 2026), 25 % (revenus 2027), 0 % (revenus 2028). Aucun plancher.
à partir du 1 ^{er} janvier 2026	Déduction nulle, à l'impôt des sociétés comme à l'impôt des personnes physiques.

Une précision s'impose sur le calendrier dégressif, car l'erreur est fréquente et lourde de conséquences : les pourcentages de 75, 50, 25 et 0 % s'entendent en années de revenus, et correspondent aux exercices d'imposition 2026, 2027, 2028 et 2029. Pour une société dont l'exercice comptable coïncide avec l'année civile, le plafond de 50 % s'applique donc à l'exercice comptable clôturé au 31 décembre 2026. Ces pourcentages sont par ailleurs des plafonds du résultat de la formule, et non des taux autonomes : si la formule donne un résultat inférieur, c'est ce résultat qui s'applique.

Enfin, ce calendrier a été partiellement retouché depuis la loi de 2021. La loi du 18 décembre 2025 portant des dispositions diverses, publiée au *Moniteur belge* du 30 décembre 2025, a modifié les articles 66 et 550 et inséré un article 66, § 1^{er}/1, propre aux véhicules hybrides rechargeables, commenté par la circulaire 2026/C/11 du 7 janvier 2026. Le calendrier applicable aux véhicules thermiques classiques, lui, n'a pas été modifié.

9.2. Ce que cela vise, et ce que cela ne vise pas

Le dispositif concerne les voitures, voitures mixtes et minibus au sens de la réglementation relative à l'immatriculation. Il faut toutefois lire l'article 65 du Code jusqu'au bout : celui-ci y assimile expressément les camionnettes visées à l'article 4, § 3, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, c'est-à-dire les véhicules immatriculés comme camionnettes qui ne répondent pas à la définition technique de l'article 4, § 2 - les « fausses camionnettes ». Les véritables camionnettes et les camions de plus de 3,5 tonnes échappent en revanche entièrement au dispositif : leurs frais, carburant compris, restent déductibles à 100 % sur le fondement de droit commun de l'article 49 du Code, dans la mesure de leur usage professionnel.

La TVA, quant à elle, reste récupérable dans les limites de l'article 45, § 2, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée, qui dispose que la déduction ne peut en aucun cas dépasser 50 % des taxes acquittées pour les véhicules automobiles destinés au transport par route de personnes ou de marchandises « et les biens et les services se rapportant à ces véhicules ». C'est par ce dernier membre de phrase, et non par une règle propre, que le carburant est saisi par le plafond.

Il importe ici de ne pas forcer le trait, et nous corrigeons sur ce point la première version de cette chronique. Le taux de 50 % n'est pas le régime de droit commun : c'est un plafond. L'article 45, § 1^{er}quinquies, limite d'abord la déduction au pourcentage d'utilisation

professionnelle réelle ; l'article 45, § 2, vient ensuite plafonner ce pourcentage à 50 %. La déduction effective est donc égale au plus petit des deux termes, et de très nombreux assujettis appliquent en pratique le forfait général de 35 % admis par la circulaire AGFisc n° 36/2015 du 23 novembre 2015. Nous retenons néanmoins le plafond de 50 % comme cas de référence, parce qu'il correspond à la situation la plus favorable au contribuable et qu'il rend donc nos conclusions prudentes : avec un forfait de 35 %, les multiplicateurs calculés ci-après s'élèvent à 117,41 % pour la société et à 153,50 % pour l'indépendant, soit davantage que ce que nous annonçons.

9.3. La logique fiscale de la non-déductibilité

Il convient de nommer précisément l'objet du grief. Refuser la déduction d'une dépense professionnelle réellement engagée, dont le caractère professionnel n'est pas contesté et dont la réalité n'est pas discutée, revient à imposer un bénéfice qui n'existe pas. Ce n'est pas un impôt sur le revenu : c'est un impôt sur la dépense, perçu par la technique de l'impôt sur le revenu. Le procédé est parfaitement légal - il est même incontestable, puisque le législateur l'a voulu, et que la Cour constitutionnelle admet de longue date que le législateur dispose d'une large marge d'appréciation dans la détermination des dépenses non admises. Il n'en demeure pas moins que le contribuable acquitte alors un impôt sur une richesse qu'il n'a pas.

Cette technique présente, pour le Trésor, un double avantage qu'il serait naïf de croire involontaire. Elle est budgétairement rentable sans passer par une hausse de taux, donc sans coût politique. Et elle se présente sous les couleurs de la transition écologique, ce qui rend toute contestation immédiatement suspecte d'insensibilité climatique. On peut admirer la construction sans partager l'enthousiasme.

10. Simulations : le coût réel du litre pour l'entreprise

Nous raisonnons désormais sur une base de 100 EUR de carburant payés à la pompe, taxe sur la valeur ajoutée comprise, pour un véhicule à moteur thermique. Nous retenons chaque fois deux hypothèses : la récupération de la TVA au plafond de 50 % applicable aux véhicules à usage mixte, et l'absence de récupération, qui concerne les assujettis exemptés et les contribuables sans aucun droit à déduction.

10.1. Société soumise à l'impôt des sociétés au taux de 25 %

Pour une société dont le véhicule thermique a été commandé à partir du 1^{er} janvier 2026 - donc totalement non déductible - et qui bénéficie du plafond de récupération de TVA de 50 % : sur 100 EUR payés à la pompe, la TVA comprise s'élève à 17,36 EUR, dont 8,68 EUR récupérés ; le décaissement net s'établit à 91,32 EUR, montant qui constitue également la charge non déductible ; l'impôt des sociétés dû sur cette dépense non admise atteint 22,83 EUR ; le coût réel total grimpe à 114,15 EUR.

Pour 100 EUR de carburant à la pompe	TVA récupérée 50 %	Forfait 35 %	Aucune récupération
TVA comprise dans le prix	17,36	17,36	17,36
TVA récupérée	8,68	6,07	0,00
Décaissement net = charge non admise	91,32	93,93	100,00
Impôt des sociétés (25 %)	22,83	23,48	25,00
Coût réel total	114,15	117,41	125,00
Multiplicateur	114,15 %	117,41 %	125,00 %

À titre de comparaison, une société dont le véhicule thermique a été commandé entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 bénéficie encore, pour les revenus de 2026, d'un plafond de déduction de 50 %. Son coût réel s'établit alors à 102,74 EUR pour 100 EUR de carburant. Ce plafond tombera à 25 % pour les revenus de 2027, puis à zéro pour ceux de 2028 : le multiplicateur de 114,15 % constitue donc l'horizon de convergence de l'ensemble du parc thermique existant. Il ne s'agit pas d'un cas d'école, mais de la situation vers laquelle glisse chaque flotte du pays, véhicule après véhicule.

10.2. Indépendant en personne physique

Le cas de l'indépendant est plus sévère, pour trois raisons cumulées. Son taux marginal atteint 50 % dès 51.070 EUR de revenu imposable pour les revenus de 2026 (SPF Finances, barème de l'impôt des personnes physiques, revenus 2026 - exercice d'imposition 2027 : 25 % jusqu'à 16.720 EUR, 40 % jusqu'à 29.510 EUR, 45 % jusqu'à 51.070 EUR, 50 % au-delà). Ce taux est majoré des additionnels communaux, dont le niveau varie fortement d'une commune à l'autre - de 5,5 % à 8,8 % rien qu'en Wallonie, qui compte 262 communes. Enfin, l'absence de déduction augmente le revenu net imposable, lequel constitue la base de calcul des cotisations sociales, dues au taux de 20,50 % sur la première tranche de revenus, jusqu'à 75.024,54 EUR, puis de 14,16 % jusqu'à 110.562,42 EUR (cotisations sociales des travailleurs indépendants, année 2026 ; plafond de cotisation de 20.412,20 EUR par an, hors frais de gestion de la caisse d'assurances sociales).

Une réserve méthodologique s'impose sur les additionnels communaux, et nous la formulons avant qu'on ne nous l'oppose. Nous n'avons pas identifié, auprès d'une source primaire vérifiable, de moyenne pondérée consolidée pour l'ensemble du Royaume, ni même de moyenne régionale wallonne publiée par une source officielle. Le taux de 8 % que nous retenons est une hypothèse de travail, et non un chiffre sourcé. Le lecteur substituera sans difficulté son propre taux : chaque point d'additionnel communal fait varier le multiplicateur de l'indépendant d'environ 0,36 point de pourcentage. À 0 % d'additionnels, le multiplicateur de référence tombe à 146,34 % ; à 8,8 %, taux maximal pratiqué en Wallonie, il monte à 149,54 %. La démonstration ne dépend donc pas de cette hypothèse.

Pour 100 EUR de carburant à la pompe	TVA récupérée 50 %	Forfait 35 %	Aucune récupération
TVA récupérée	8,68	6,07	0,00
Décaissement net = dépense non admise	91,32	93,93	100,00
Cotisations sociales supplémentaires (20,50 %)	18,72	19,26	20,50
Base imposable nette	72,60	74,67	79,50
IPP au taux marginal effectif de 54 %	39,20	40,32	42,93
Coût réel total	149,25	153,50	163,43
Multiplicateur	149,25 %	153,50 %	163,43 %

Une seconde réserve technique s'impose. Les cotisations sociales de l'indépendant sont dégressives au-delà de 75.024,54 EUR de revenu et plafonnées au-delà du second seuil. Pour un indépendant dont les revenus excèdent ces plafonds, la cotisation marginale est nulle, et le multiplicateur se réduit à 140,64 % lorsque la TVA est récupérée à 50 %, et à 154,00 % lorsqu'elle ne l'est pas.

Ce n'est donc pas la TVA qui pèse ici l'essentiel du surcoût, mais l'impôt des personnes

physiques et les cotisations sociales appliqués à une dépense fictive. Là où la société supporte au maximum un quart d'impôt supplémentaire, l'indépendant, même dans l'hypothèse la plus clémente, en supporte près de la moitié.

11. Le chiffre qui devrait clore le débat

Les pourcentages ont un défaut : ils n'émeuvent personne. Passons donc à l'échelle d'une année de travail. Prenons un indépendant belge disposant d'une voiture diesel commandée en 2026, parcourant 30.000 kilomètres professionnels par an avec une consommation de 6,5 litres aux cent kilomètres. Cela représente 1.950 litres, soit 4.742,40 EUR au prix maximum du 3 octobre 2026.

Assujetti à la TVA et récupérant la moitié de celle-ci, notre indépendant supporte en réalité 7.077,94 EUR.

Plein annuel de 1.950 litres de diesel - décomposition du coût réel	Montant (EUR)	Part
Produit pétrolier ex-raffinerie	2.269,33	32,06 %
Marge et coûts de distribution	456,30	6,45 %
Cotisation ASEVA	23,40	0,33 %
Accises	1.170,31	16,53 %
TVA nette après récupération de 50 %	411,53	5,81 %
Cotisations sociales sur la dépense non déductible	887,83	12,54 %
IPP sur la même dépense fictive	1.859,24	26,27 %
Coût réel total	7.077,94	100 %
dont encaissé par l'État et la sécurité sociale	4.328,91	61,16 %

Au total, l'État et la sécurité sociale encaissent 4.328,91 EUR, soit 91,3 % du prix du carburant lui-même, et 1,59 EUR pour chaque euro qui revient effectivement à l'industrie pétrolière - production, raffinage, transport et distribution réunis. Pour l'indépendant qui ne peut récupérer aucune TVA, la note grimpe à 7.750,50 EUR, dont 5.001,47 EUR pour la sphère publique - 105,5 % du prix du carburant, et 1,84 EUR pour chaque euro laissé à l'industrie.

Il vaut la peine de mesurer ce que cela signifie. L'industrie pétrolière est, dans le débat public belge, l'objet d'une hostilité constante : elle extrait, elle raffine, elle pollue et elle réalise des marges. Elle mobilise pourtant des capitaux, des plateformes, des navires, des dépôts, des camions, des réseaux de stations et des dizaines de milliers de salariés.

L'État, lui, mobilise un article du Code et un formulaire. Sur la même opération, il perçoit, dans l'hypothèse la plus favorable au contribuable, une fois et demie ce que touche l'industrie pétrolière tout entière.

Le même indépendant, si la Belgique s'alignait sur le minimum européen

La démonstration prend tout son relief lorsqu'on applique au cas concret le scénario de la section 6. Au prix de 2,1051 EUR le litre, la consommation annuelle de 1.950 litres revient à 4.104,96 EUR au lieu de 4.742,40 EUR. L'économie à la pompe est de 637,44 EUR.

Mais le coût réel, lui, passe de 7.077,94 à 6.126,57 EUR : l'économie véritable est de 951,37 EUR.

Plein annuel de 1.950 l de diesel	Prix actuel	Au minimum européen	Économie
Prix du litre TVAC	2,4320 EUR	2,1051 EUR	- 0,3269 EUR
Dépense à la pompe	4.742,40 EUR	4.104,96 EUR	- 637,44 EUR
Coût réel - société (114,15 %)	5.413,59 EUR	4.685,93 EUR	- 727,66 EUR
Coût réel - indépendant (149,25 %)	7.077,94 EUR	6.126,57 EUR	- 951,37 EUR
Coût réel - indépendant sans récupération de TVA (163,43 %)	7.750,50 EUR	6.708,74 EUR	- 1.041,76 EUR

Le mécanisme mérite d'être explicité, car il est contre-intuitif. Les multiplicateurs de 114,15 % et de 149,25 % ne changent pas d'un centième : ils ne dépendent que des taux d'imposition et du droit à déduction, et nullement du prix du carburant. Ce qui change, c'est l'assiette à laquelle ils s'appliquent. La non-déductibilité agit donc comme un amplificateur de la fiscalité des accises : chaque euro d'accise économisé à la pompe fait économiser un euro et demi à l'indépendant. Symétriquement - et c'est la face sombre du mécanisme -, chaque euro d'accise supplémentaire, ou chaque euro de hausse du baril, lui coûte un euro et demi.

C'est, à notre connaissance, l'argument le plus rarement formulé dans le débat belge sur les accises : le coût d'une accise élevée n'est pas celui que l'on croit, parce que la non-déductibilité en démultiplie l'effet pour la moitié des usagers professionnels du réseau routier.

12. Ce que ces chiffres ne prouvent pas

Une étude militante qui refuse de nommer ses propres limites se condamne à être réfutée par autrui. Nous préférons le faire nous-mêmes, et il se trouve que l'exercice n'affaiblit pas le raisonnement.

Premièrement, le rendement supplémentaire de la TVA n'est pas un gain net pour le budget. Un ménage qui consacre davantage à son plein consacre moins à d'autres achats également soumis à la TVA ; les entreprises assujetties récupèrent une partie de la taxe ; et la hausse du prix finit par comprimer la consommation. Le supplément net est donc inférieur au supplément brut. Nos chiffres portent sur la TVA par litre, qui est mesurable, et non sur les recettes budgétaires nettes, dont l'estimation exigerait de modéliser l'élasticité de la demande et les effets de substitution. La même réserve vaut, en sens inverse, pour notre chiffrage du coût d'un alignement sur le minimum européen.

Deuxièmement, la fiscalité des carburants poursuit des objectifs autres que budgétaires. La taxation des énergies fossiles vise à internaliser des coûts réels - pollution atmosphérique, congestion, émissions, accidents - que le prix de marché ne reflète pas. Le minimum européen de 359 et 330 EUR par mille litres n'est d'ailleurs pas un optimum : c'est un plancher d'harmonisation fixé en 2003, jamais indexé depuis, et dont la Commission elle-même considère qu'il est dépassé - c'est précisément l'objet de la proposition COM(2021) 563 restée bloquée au Conseil. La critique de niveau est donc légitime ; la critique de principe serait faible. Nous formulons la première.

Troisièmement, certains correctifs existent. Le diesel professionnel permet aux transporteurs de marchandises par véhicules de 7,5 tonnes et plus, ainsi qu'aux taxis et aux autocars, d'obtenir le remboursement partiel de l'accise spéciale, à concurrence de 191,30 EUR par mille litres depuis le 1^{er} janvier 2026 (loi-programme du 22 décembre 2023, art. 46). Les camionnettes et camions restent intégralement déductibles. Il y a donc des dérogations - et c'est précisément ce que nous relevons : les secteurs organisés en fédérations ont obtenu la leur, les autres paient. Ce n'est pas une réfutation de notre thèse. C'en est une illustration.

Quatrièmement, la non-déductibilité n'est pas une improvisation. Votée en novembre 2021, publiée au *Moniteur belge* le 3 décembre 2021, commentée par circulaire et étalée sur sept exercices, elle ne surprend personne. Notre grief ne porte pas sur la loyauté du procédé législatif, mais sur son résultat : une dépense professionnelle réelle est imposée comme si elle était un bénéfice, et le rendement budgétaire de cette fiction croît précisément lorsque le contribuable va le plus mal.

Cinquièmement, l'impôt sur l'impôt n'est pas un choix belge mais une obligation européenne, ainsi que nous l'avons reconnu à la section 3. Ce qui relève du choix belge, c'est le montant de l'accise sur laquelle cette TVA vient s'asseoir - et ce montant excède de 67 à 82 % ce que l'Europe exige.

Un litre de diesel à 2,4320 EUR supporte 1,0222 EUR de prélèvements immédiats, alors que le droit de l'Union se satisferait de 0,6953 EUR, TVA comprise. Le même litre, acheté par un indépendant pour son activité et sa TVA récupérée à 50 %, entraîne un supplément d'impôt et de cotisations qui porte le prélèvement public total à 91,3 % du prix à la pompe ; sans récupération de TVA, ce taux grimpe à 105,5 %. Ces nombres ne dépendent d'aucune opinion - seulement des paramètres que nous avons choisis d'exposer, et que nous invitons le lecteur sceptique à recalculer lui-même.

13. Le silence, et ce qu'il permet de supposer

Arrivé à ce point, le lecteur attend légitimement l'explication politique. Nous n'en avons pas. Nous n'avons que des faits, et nous les disposons dans un ordre qui n'engage que celui qui les lit.

Premier fait. Pour les seuls carburants routiers, les recettes d'accises de 2025 se sont élevées à 6,16 milliards d'euros bruts, ramenés à 5,41 milliards après remboursement du diesel professionnel (Energia, Chiffres clés 2025, 19 mai 2026).

Deuxième fait. La Cour des comptes relevait déjà en 2022 que les accises sur les produits énergétiques et l'électricité représentaient plus de 60 % du total des recettes d'accises, et qu'elles étaient en augmentation (Cour des comptes, Accises sur les produits énergétiques, rapport de juin 2022 et suivi des recommandations, 2024).

Troisième fait. Le niveau de taxation sur l'essence et le diesel demeure fixé à 600,1587 EUR par mille litres, inchangé depuis le 1^{er} avril 2023, soit 167,2 % et 181,9 % du minimum européen, tandis que le prix du produit pétrolier a considérablement progressé. Le mécanisme dit du cliquet, qui avait servi en 2022 à réduire temporairement l'accise spéciale de 144,6282 EUR par mille litres (SPF Finances, Contexte général : réduction temporaire du droit d'accise spécial - mécanisme du cliquet, réduction applicable à partir du 19 mars 2022), n'a pas été réactivé lors de l'épisode de septembre 2026, alors que l'essence franchissait la barre symbolique des 2 EUR pour la première fois depuis quatre ans et que le diesel atteignait son record absolu.

Quatrième fait. Depuis le 1^{er} janvier 2026, les frais de carburant fossile des véhicules nouvellement commandés ne sont plus déductibles, ce qui produit mécaniquement une recette supplémentaire d'impôt des sociétés et d'impôt des personnes physiques, proportionnelle au prix du carburant. Plus la pompe est chère, plus la dépense non admise est élevée, et plus la recette augmente.

Cinquième fait. La Belgique se trouve dans une situation budgétaire tendue, et chaque hausse de taux d'imposition y est politiquement coûteuse.

Nous nous garderons évidemment d'affirmer que ces cinq faits sont liés. Ce serait imprudent, et d'ailleurs impossible à établir. Nous observons seulement qu'il existe un dispositif fiscal dont le rendement croît automatiquement avec le prix du pétrole, qui ne requiert aucune décision, qui n'apparaît dans aucun débat budgétaire, qui frappe en priorité des contribuables dispersés et mal organisés, et qui se présente sous les couleurs irréfutables de la transition écologique. Nous observons également que rien n'est fait, alors que le droit de l'Union laisse au Royaume une marge de 241 à 270 EUR par mille litres.

L'hypothèse de l'inadvertance ne peut naturellement pas être écartée. Elle supposerait toutefois que personne, au sein d'une administration fiscale dont la compétence technique n'est pas en cause, n'ait remarqué qu'une taxe proportionnelle assise sur une taxe forfaitaire produit un rendement croissant. C'est peu probable. Reste l'autre hypothèse, que la courtoisie nous interdit de formuler alors que l'arithmétique nous empêche de l'oublier.

14. Conclusion et cinq propositions

Le carburant fossile est aujourd'hui, en Belgique, la matière imposable idéale. Sa consommation est peu élastique, car il faut bien se rendre au travail. Son prix est opaque, car personne ne lit la décomposition du prix maximum. Son imposition est indolore, car elle est incorporée au prix affiché. Son rendement croît sans décision politique, grâce à la superposition d'une TVA proportionnelle sur une accise forfaitaire. Et depuis 2026, elle produit un second étage de recettes, par l'effet de la non-déductibilité, dont l'assiette est le prix de la pompe lui-même.

Le contribuable, lui, paie trois fois : le produit, l'impôt sur le produit, et l'impôt sur l'impôt qu'il n'a pas pu déduire. Il ne proteste pas, parce qu'il ne le voit pas. Cette étude n'a pas d'autre ambition que de le lui montrer.

Cinq mesures suffiraient à rétablir la loyauté du dispositif. Aucune ne coûterait un euro à l'écologie.

1. **Rendre le mécanisme du cliquet automatique et symétrique.** Si la TVA encaissée par litre dépasse un seuil de référence, l'accise spéciale diminue à due concurrence, dans la limite du plancher européen. Le rendement de l'État serait stabilisé, non réduit. Il cesserait simplement d'être croissant.
2. **Ramener l'accise spéciale, et non la base d'imposition à la TVA.** On pourrait songer à exclure les accises de la base TVA : cette proposition est contraire à l'article 78, alinéa 1^{er}, a), de la directive 2006/112/CE et doit être abandonnée. Mais le résultat économique recherché s'obtiendrait intégralement, et légalement, par une réduction de 0,1260 EUR par litre de l'accise spéciale - qui emporte mécaniquement celle de la TVA correspondante.
3. **Publier chaque année l'écart entre le niveau de taxation belge et le minimum européen.** Le Royaume de Belgique prélève 241 à 270 EUR de plus par mille litres que ce que l'Union exige. Ce surcroît est une décision politique, parfaitement légitime, mais qui devrait être assumée comme telle plutôt que présentée comme une contrainte.
4. **Faire figurer sur chaque ticket de carburant la décomposition du prix en quatre lignes : produit, distribution, accises, TVA.** L'information existe déjà, elle est publiée quotidiennement par le SPF Économie, et elle ne coûterait rien à imprimer. On devine sans peine pourquoi elle n'y figure pas.
5. **Maintenir la déduction des frais de carburant à concurrence de l'usage**

professionnel réellement démontré, aussi longtemps qu'aucune alternative électrique n'est techniquement et économiquement accessible au contribuable concerné, et publier chaque année, à l'appui du budget, l'estimation officielle des recettes procurées par la non-déductibilité. Si le montant est négligeable, le débat s'éteindra de lui-même. S'il ne l'est pas, le débat commencera enfin.

Il est probable qu'aucune de ces cinq mesures ne soit adoptée. La cinquième serait accusée de climatoscepticisme, la première de laxisme budgétaire, et la quatrième - la plus simple, la moins coûteuse, la plus purement pédagogique - sera vraisemblablement la première écartée.

C'est en général le sort réservé à la transparence : on l'approuve chaleureusement dans les exposés des motifs, et on l'évite soigneusement sur les tickets de caisse.

Thierry Litannie