



# **Position IEW**

## **Plan National Energie Climat Fédéral**

14 juin 2019

*Cette contribution ne traite que des aspects transversaux du Plan national énergie climat et des mesures concernant les compétences fédérales. Pour une analyse des mesures touchant aux*



compétences régionales, IEW a réalisé un avis spécifique. Les deux documents se veulent complémentaires.

Contact : Arnaud Collignon –a.collignon@iew.be Noé Lecocq- n.lecocq@iew.be

## **TABLE DES MATIERES**

1. Remarques générales sur les projets de Plans énergie climat (PEC) .....	3
2. Décarbonation .....	4
3. Energie renouvelable et efficacité énergétique .....	5
4. Mesures de compétence fédérale ou transversale .....	6
5. Biocarburants .....	7
6. Politique ferroviaire.....	8
7. Voitures de société.....	9
8. Gouvernance climatique et loi climat.....	9
9. Fiscalité carbone .....	10
10. Diplomatie fiscale et réglementaire.....	10

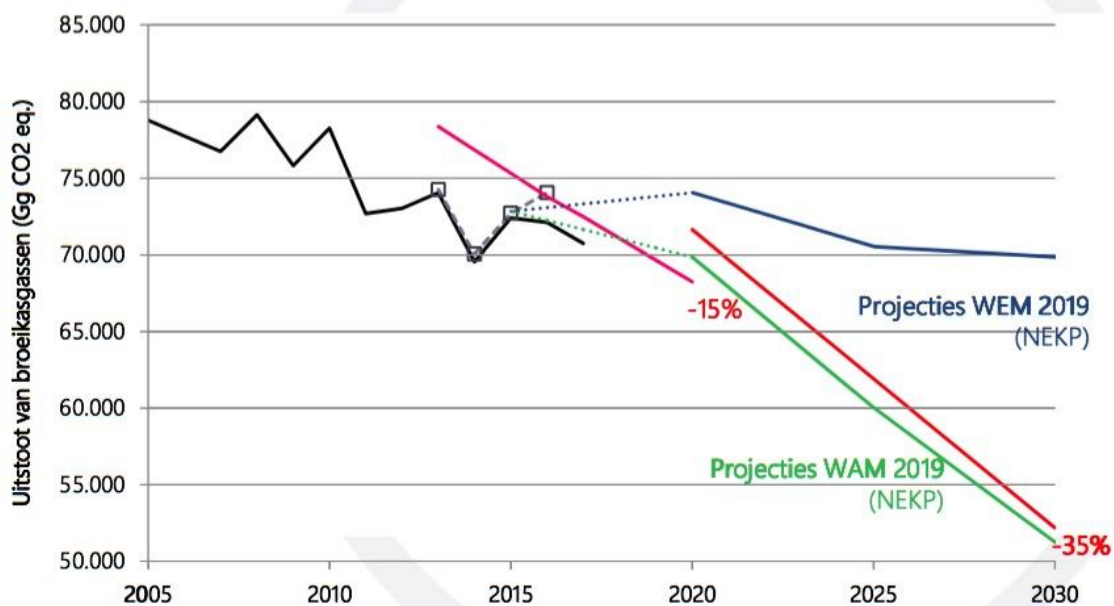


## 1. **Remarques générales sur les projets de Plans énergie climat (PEC)**

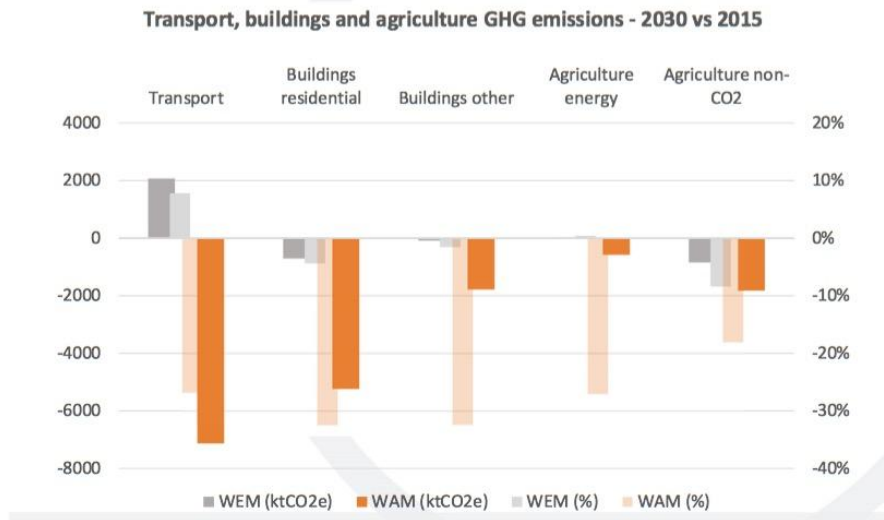
- 1) La Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW) tient à saluer la sortie des projets de Plan énergie climat (PEC) : national (PNEC), régionaux (dont PVEC wallon) et fédéral (PFEC) et espère que ces publications sont le signe d'une volonté de coordonner et de renforcer la politique climatique belge.
- 2) Le calendrier et la procédure d'ici à l'adoption des plans finaux demeurent flous et doivent être clarifiés. Une procédure de révision à la hausse des objectifs climatiques, renouvelables et d'efficacité énergétique (pour être en phase avec les obligations européennes et l'accord de Paris) doit également être clarifiée dans le cadre de ces plans.
- 3) Le PNEC et ses composantes devraient au minimum permettre de synthétiser les objectifs poursuivis, d'avoir une vue transversale sur les mesures qui sont mises en place pour les atteindre, ainsi que sur le calendrier de mise en oeuvre. Il devrait en outre devenir un véritable outil d'évaluation permanente des politiques climatiques mises en oeuvre, en lien avec les objectifs poursuivis.
  - a) Dans cette optique, les PEC doivent être envisagés comme **des documents évolutifs soumis à évaluation régulière**. Pour IEW, ces évaluations devront constituer un véritable « tableau de contrôle » de l'évolution des émissions sectorielles et de l'efficacité des mesures appliquées. Ces évaluations devront mener à des actions correctrices afin d'éviter tout écart par rapport aux trajectoires fixées.
  - b) A cet effet, des **trajectoires indicatives** doivent être fixées pour les principaux objectifs.
  - c) Une meilleure **priorisation des mesures**. Elles devraient selon nous s'opérer sur base d'une évaluation **coûts, des gains** (Attention de considérer les bénéfices des mesures sur le long terme. (emplois, réduction du coût des soins de santé, réduction des achats de combustibles fossiles...) **et de cohérence avec l'objectif de décarbonation à long terme**.
  - d) Les mesures prioritaires doivent faire l'objet d'un agenda de mise en oeuvre et d'une budgétisation (un budget apparaît pour certaines mesures reprises dans les Plans national et wallons d'investissement (jusque 2024).
- 4) Nous craignons que les mesures prévues dans les PEC soient largement insuffisantes pour atteindre les objectifs annoncés, a fortiori pour s'inscrire dans le respect de l'accord de Paris. Seule une évaluation chiffrée telle que demandée au .3 pourrait permettre d'évaluer l'adéquation des mesures par rapport aux objectifs poursuivis.
- 5) Les projections socio-économiques (croissance économique, coûts de l'énergie/du CO<sub>2</sub>, intensité énergétique de l'économie, degrés/jours) ayant servi de base pour la réalisation des scénarios (WEM et WAM) doivent être rendues publiques. En cas de déviation significative par rapport à ces variables socio-économiques clés, une révision des scénarios doit avoir lieu, pour éviter en particulier de définir des trajectoires sectorielles d'émissions trop élevées (qui peuvent mener à une comptabilisation abusive de surplus de réductions d'émission - mécanisme "hot air").
- 6) L'articulation entre les différents plans régionaux et le plan fédéral doit être améliorée. Notamment, nous ne comprenons pas toujours l'articulation entre les objectifs mentionnés dans les différents plans. Surtout, certaines mesures proposées au niveau régional sont incompatibles avec des mesures proposée au niveau fédéral (ex : mise en place d'une taxe KM en Flandre vs une tarification carbone au niveau fédéral).
- 7) Nous soulignons enfin la nécessité de **renforcer les capacités des administrations impliquées dans la mise en oeuvre des politiques climatiques**, dont les missions n'ont fait que s'étendre et qui, pour certaines, sont en sous-effectifs.

## 2. Décarbonation

- 8) La Belgique propose de réduire ces émissions de GES de 35% hors industrie en 2030 par rapport à 2005. IEW rappelle que cet objectif n'est en aucun cas en ligne avec les engagements de notre pays pris dans le cadre de l'accord de Paris. Seule une décarbonation quasi complète et linéaire (-95%) de notre société en 2050 serait en ligne avec un scénario de limitation de la température à +2°C. Un scénario 1,5°C requiert d'aller bien plus loin. Une trajectoire linéaire vers -95% entre 2005 et 2050 impliquerait un objectif de +/-55% de réduction de GES en 2030. En fonction de la répartition de l'effort avec les industries ETS, cet objectif pour le non ETS devrait être adapté.
- 9) Nous regrettons que les PEC ne s'inscrivent pas suffisamment dans une vision de long terme pour plusieurs raisons :
- Certaines mesures structurelles (fiscalité, aménagement du territoire) qui doivent être prises aujourd'hui ne produiront leurs effets en termes de réduction d'émissions de GES qu'après 2030.
  - En outre, la Belgique devra déposer sa feuille de route 2050 pour le premier janvier 2020 à la Commission. Les PEC et la feuille de route 2050 doivent être réalisés de manière plus intégrée.
- 10) Nous sommes préoccupés par l'usage qui sera fait des mécanismes de flexibilité prévus dans le cadre européen et onusien. Notamment, la Belgique [a](#), jusque 2017, accumulé des surplus d'émissions ESD qui découlent d'émissions réelles inférieures à sa trajectoire d'émissions prévue dans la décision Effort sharing. Les niveaux de référence (le niveau des émissions qui sera utilisé comme point de départ de la trajectoire 2020-2030) favorisent la Belgique. Pour la seule Wallonie, ces surplus s'élèvent à 6000Kt équ CO2 sur la période 2013-2016. Il est crucial que le plan amène la plus grande transparence sur la manière dont ces surplus et ceux qui s'accumuleront par la suite seront utilisés. Un mécanisme d'annulation des surplus doit être mis en place. En particulier, ceux issus de la période Kyoto ne peuvent compromettre l'intégrité des réductions d'émissions définies dans le cadre de l'Accord de Paris.



De manière générale, **tous les secteurs doivent contribuer de manière significative à l'objectif de décarbonation à long terme**. Dans les projets de PEC, le secteur du transport de personnes et le secteur résidentiel contribuent de manière importante aux réductions d'émissions. Le transport de marchandises, l'industrie (non-ETS) ou encore l'agriculture se voient par contre bien moins sollicités. De manière générale, il nous apparaît crucial d'éviter que certains secteurs ne soient les "passagers clandestins" de la politique climatique, et soient soumis à peu de contrainte et mesures pour réduire leurs émissions. En outre, nous appelons les autorités à une meilleure publicité sur les critères qui ont présidé à la répartition de l'effort entre les secteurs.



- 11) Il faut constater en outre que le Plan propose finalement peu de nouvelles mesures. Beaucoup de mesures présentées comme « nouvelles » sont en fait une poursuite de l'existant. IEW déplore une certaine incapacité à innover et à proposer des mesures concrètes et additionnelles aux actions déjà en place. Beaucoup de mesures sont en réalité des objectifs et ne proposent pas d'actions concrètes pour la réalisation de ces objectifs.
- 12) IEW recommande d'adopter une vision systémique commune : parvenir à une société décarbonée, durable et socialement juste requiert des changements transformationnels de notre économie et de nos modes de vies, qui ne se retrouvent pas dans le PNEC actuel. Ce document est une compilation de mesures individuelles et conçues « en silo », s'inscrivant dans le prolongement ou des politiques existantes, qui ne contient pas de réflexion stratégique à moyen ou long terme sur la manière de transformer notre économie, nos emplois, notre mobilité, notre tissu urbain ou la manière d'utiliser notre territoire (pas de vision holistique ni de mesures de ruptures par rapport au modèle existant).

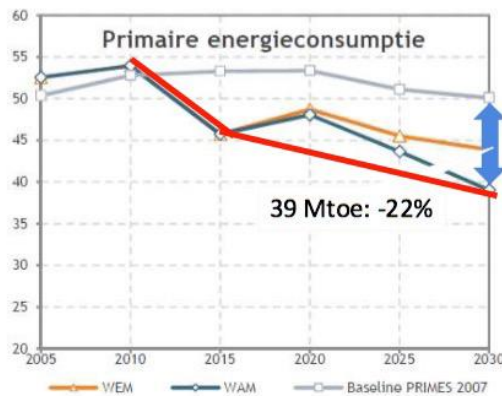
### **3. Energie renouvelable et efficacité énergétique**

- 13) Le développement des énergies renouvelables prévu en Belgique dans le cadre du projet de PNEC, soit 18,3% de la consommation finale brute d'énergie en 2030, n'est pas en ligne avec l'objectif européen (minimum 32 % d'énergie renouvelable en 2030). En effet, le chiffre de 18,3% est, comme l'a montré une étude du Bureau fédéral du Plan<sup>1</sup>, la traduction belge d'un objectif européen de 27 % d'énergie renouvelable en 2030, objectif aujourd'hui désuet. Par

<sup>1</sup> Voir D. Devogelaer et D. Gusbin, *Insights in a clean energy future for Belgium – Impact assessment of the 2030 Climate & Energy Framework*, mai 2018, p. 9.

conséquent, le Conseil souligne que le renforcement de l'objectif renouvelable européen (de 27 à 32 %) à l'horizon 2030 implique nécessairement une augmentation de l'énergie renouvelable à produire en Belgique à cet horizon.

- 14) Selon une étude<sup>2</sup> de 2017, un objectif européen d'énergie renouvelable compris entre 30 et 35% en 2030 se traduirait au niveau belge par un objectif d'énergie renouvelable compris entre 22,5 et 27,5%, soit nettement plus que ce qui est visé dans le cadre du projet de PNEC.
- 15) En outre, les directives « Efficacité énergétique » et « Energie renouvelable » (récemment votées par le Parlement européen), qui fixent les objectifs européens de 32,5 % d'efficacité énergétique et de 32 % d'énergie renouvelable pour 2030, donnent un mandat<sup>3</sup> explicite pour que ces deux objectifs soient revus à la hausse d'ici 2023 (en lien avec le mécanisme de rehaussement de l'ambition prévu par l'Accord de Paris). Comme nous l'avons déjà indiqué, cela implique la mise en place de processus d'évaluation des PEC.
- 16) L'objectif renouvelable ne s'inscrit pas dans une trajectoire linéaire 100% renouvelable pourtant reprise dans le pacte énergétique (p.8 du pacte énergétique) ou la résolution interparlementaire de novembre 2018. Pour IEW, les objectifs d'énergie renouvelables en 2030 devraient être renforcés.
- 17) Notons encore que l'objectif d'efficacité énergétique 2030 WAM implique un ralentissement du rythme de réduction de la consommation primaire d'énergie par rapport à celui qui a été observé entre 2010 et 2015. Pour IEW, la réduction de consommation d'énergie en 2030 doit être plus ambitieuse.



Evolution de la consommation d'énergie primaire entre 2005 et 2030 ; Graphique tiré d'une présentation faite au CFDD en février 2019. En rouge l'évolution de la consommation finale entre 2010 et 2015 puis entre 2015 et 2030.

#### 4. Mesures de compétence fédérale ou transversale

Dans cette partie, nous revenons sur les modifications les plus significatives à apporter au projet de PNEC et de PFEC. Nous avons choisi de ne pas rentrer systématiquement dans chacune des mesures ou des pistes de mesures proposées, mais de nous focaliser sur certaines mesures que nous jugeons importantes ou prioritaires. Ceci ne doit pas être compris comme une approbation ou un rejet des autres propositions faites.

<sup>2</sup> ECOFYS, *National benchmarks for a more ambitious EU 2030 renewables target*, 2017, p. 6.

<sup>3</sup> Voir : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-6383\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6383_en.htm)

## 5. Biocarburants

18) Le projet de PNEC vise une augmentation sans précédent du recours aux agrocarburants en Belgique dans les prochaines années : passer à 14% d'agrocarburants en 2030 contre 5,5% en 2017 (part énergétique dans les transports). Ces 14% visés sont constitués, d'une part d'une contribution de 7% d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires, et d'une contribution des agrocarburants « avancés » qui devraient atteindre 7% également en 2030 (en termes réels).

### Inter-Environnement Wallonie invite :

- Les autorités belges à revoir leur copie en ce qui concerne le recours aux agrocarburants dans le cadre du Plan National Energie Climat 2030, afin d'être cohérentes face à leurs engagements en matière de changement climatique, de développement durable et de respect des droits humains. Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires doivent être éliminés à partir de 2021, et les agrocarburants « avancés » faire l'objet d'une approche réaliste et prudente.
- Les régions à prendre leurs responsabilités pour aller résolument vers une mobilité durable, sans chercher à reporter les efforts sur le niveau fédéral. Leurs politiques de décarbonation du transport devraient cibler prioritairement la réduction du trafic automobile et le développement des alternatives (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, etc.).

### Explication

- Dans le cas spécifique du transport, le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD), le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation se sont prononcés pour une approche visant prioritairement les réductions absolues d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 pour tout le secteur, plutôt qu'une maximisation d'une ou l'autre forme d'énergie, ou des objectifs en terme d'intensité carbone de l'énergie : « les conseils estiment qu'un objectif en termes de réduction absolue des émissions de G.E.S. à l'horizon 2030 pour le secteur des transports serait bien plus opportun qu'un objectif formulé en termes de pourcentage d'énergie renouvelable, ce qui permettrait d'activer des politiques orientées aussi sur les comportements et de ne pas faire supporter la durabilité de ce secteur uniquement sur les producteurs et les fournisseurs d'énergie. »<sup>4</sup>
- A cet égard, nous notons que l'obligation minimale d'énergie renouvelable dans les transports, contenue dans la nouvelle directive sur les énergies renouvelables, est de 7% d'énergie renouvelable dans les transports en 2030 (en utilisant la flexibilité prévue à l'article 26 §1 alinéa 4 de la directive RED II). Les états peuvent, mais ne doivent pas faire plus. En outre, l'obligation minimale susmentionnée de 7% de la nouvelle directive ne peut être remplie par des agrocarburants issus de matières premières alimentaires. Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires peuvent néanmoins, selon la directive, continuer à être utilisés par les états qui le décident, avec un plafonnement à maximum 7%.
- Par ailleurs, la directive RED II prévoit une obligation minimale de 3,5% de biocarburants « avancés » (RED II, annexe IX A), mais autorise un double comptage de ces biocarburants. Ceci signifie que l'obligation de 3,5% peut être satisfaite avec 1,75% de ces

<sup>4</sup> Avis 2018a01 sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, approuvé par le CFDD (le 14/02/2018), le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation, §[5]



biocarburants « avancés » en termes énergétiques réels. Le solde afin d'atteindre l'obligation minimale d'énergie renouvelable dans les transports peut venir d'autres types d'énergies renouvelables (électricité, hydrogène, autres (bio)carburants « avancés ») qui, pour la plupart, peuvent bénéficier de facteurs multiplicatifs pour l'atteinte de cette obligation.

- Dans son avis sur le projet de PNEC, le CFDD indique dans son analyse des agrocarburants : « Le Conseil estime que l'objectif d'énergie renouvelable dans les transports doit être respecté en utilisant les flexibilités prévues dans la Directive et qu'il ne faut pas aller au-delà des impositions européennes »<sup>5</sup>.
- Dans un autre avis<sup>6</sup>, le CFDD, CCE et CC « soulignent le fait que certains biocarburants émettent dans certains cas plus de CO<sub>2</sub> comparé aux carburants fossiles traditionnels et ils recommandent par conséquent, en vue des objectifs pour 2030, d'éviter d'avoir recours à ces biocarburants dans le cadre de la poursuite des objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre (G.E.S.) ».
- Les Conseils font explicitement référence aux biodiesels de soja, de palme et de colza : « l'Annexe V, D, de la directive 2009/28/CE précitée indique des valeurs types d'émissions directes de G.E.S. pour les biodiesels de colza, de soja et d'huile de palme de respectivement 46, 50 et 54 gCO<sub>2</sub>eq/MJ. De plus, une étude<sup>7</sup> commandée par la Commission européenne a estimé que les émissions liées aux changements d'affectation des sols des biodiesel de colza, de soja et d'huile de palme s'élevaient respectivement à 65, 150 et 231 gCO<sub>2</sub>eq/MJ. Par conséquent, il en résulte des émissions de G.E.S. allant de 111 à 285 gCO<sub>2</sub>eq/MJ, soit de 118 à 303 % de la valeur de référence pour les émissions du carburant fossile remplacé (i.e. 94,1 gCO<sub>2</sub>eq/MJ). »<sup>8</sup>

## 6. Politique ferroviaire

19) IEW appelle les gouvernements à donner au rail le rôle d'axe structurant de notre système de mobilité par des investissements renforcés. A cette fin, nous soulignons la pertinence de l'orientation déclarée du PNEC en faveur des investissements ferroviaires : « Pour favoriser un shift modal vers le rail, des investissements importants devront être réalisés dans les prochaines années afin d'améliorer le transport ferroviaire de voyageurs » et « Afin d'accroître la part modale du transport ferroviaire de marchandises, des investissements ciblés doivent être réalisés en vue d'améliorer sa compétitivité en particulier vis-à-vis des autres modes de transport. ».

20) Les mesures concrètes pourraient cependant être mieux développées, planifiées dans le temps et quantifiées dans le cadre du PNEC, en particulier en ce qui concerne les moyens dévolus à l'entretien et l'amélioration de l'infrastructure existante, à l'ouverture ou la réouverture de points d'arrêts, l'acquisition de matériel roulant de qualité (notamment compatible avec le transport de vélos) et à l'entretien du parc. Ces actions doivent permettre une amélioration sensible du confort

<sup>5</sup> Avis du CFDD sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC), 2019a02, § [46].

<sup>6</sup> Avis 2018a02 sur le projet d'arrêté royal relatif à la réduction des émissions annuelles de gaz à effet de serre de l'énergie destinée au transport, approuvé par le CFDD (le 14/02/2018), le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation, §[2]

<sup>7</sup> Ecofys, IIASA et E4tech, *The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impacts*, 2015, 261 pp.

<sup>8</sup> Avis du CFDD sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, 2017a09, §§ [18] et [19].





et de la fiabilité, un accroissement de la mobilité ferroviaire cohérent avec les objectifs climatiques et la poursuite d'une amélioration du niveau de sécurité.

21) Dans une optique de multimodalité, il est prévu au niveau fédéral de « permettre le cumul d'un abonnement de train annuel avec d'autres modes actifs ou collectifs (multimodalité) pour un certain nombre de jours/an ». Nous soutenons une meilleure prise en compte des complémentarités entre rail et autres modes, en particulier autres transports en commun et modes actifs (marche, vélo, micro-mobilité). Dans cette logique, nous encourageons les autorités compétentes à s'assurer d'un développement suffisant de cheminements cyclables et piétons sécurisés depuis et vers les gares et points d'arrêts ferroviaires, ou arrêt de transport en commun importants. A titre indicatif, l'accès piéton devrait être correctement aménagé et sécurisé dans un rayon d'au moins 2 km et l'accès cycliste dans un rayon d'au moins 5 km autour de ces lieux de multimodalité.

## **7. Voitures de société**

22) Le PNEC reste vague sur l'évolution qui sera donnée au mécanisme des voitures de société. Il importe de définir un objectif en terme de réduction du nombre de voitures salaire, et de préciser les mesures et modalités de réforme à adopter pour l'atteindre. Ceci en application de la résolution interparlementaire COP24, adoptée par l'ensemble des Parlements régionaux et fédéraux, qui recommande explicitement de « viser à la réduction du nombre de voitures de société »<sup>9</sup>. En outre la carte carburant à usage privé doit être supprimée. IEW a développé une analyse complète de la réforme nécessaire pour les voitures de société disponible ici<sup>10</sup>.

## **8. Gouvernance climatique et loi climat**

23) Les différents gouvernements fédéraux et régionaux ne disposent pas d'une vision commune à long terme des objectifs à atteindre en matière de climat. L'éclatement des compétences entre l'Etat fédéral, les Régions et les Communautés freine et complexifie la coordination pour un enjeu aussi transversal que le climat, d'autant qu'aucune entité n'est aujourd'hui responsable d'initier la coordination ni d'impulser des lignes directrices en matière climatique.

24) Le PNEC reste flou sur la manière dont la gouvernance climatique sera améliorée. [Voici différentes recommandations pour renforcer la gouvernance climatique](#)<sup>11</sup>.

- a) [adopter](#) une Loi spéciale climat qui fixe des objectifs belges à moyen et long terme (décarbonation bien avant 2050) [et assure la coopération entre l'Etat fédéral, les Régions et les Communautés](#) sur base de la proposition de loi spéciale climat déposée à la Chambre en février 2019
- b) [garantir la transparence de toutes les institutions pour la coordination de la politique climatique en mettant rapidement à disposition du public les ordres du jour, documents et comptes rendus des réunions](#)

<sup>9</sup> Résolution sur la politique climatique de la Belgique en préparation à la COP24 (25 octobre 2018), § 55. <http://www.lachambre.be/FLWB/PDF/54/3319/54K3319002.pdf>

<sup>10</sup> Voitures de société, osez la réforme; Pierre Courbe ; <https://www.iew.be/voitures-de-societe-oser-la-reforme-4648/>

<sup>11</sup> [Ces recommandations sont développées dans l'article: Pistes pour une gouvernance climatique ambitieuse ; Cécile de Schoutheete ; https://www.iew.be/pistes-pour-une-gouvernance-climatique-ambitieuse/](#)

- c) En attendant l'adoption de la Loi spéciale climat, améliorer le fonctionnement actuel de la CNC, conformément à l'accord institutionnel sur la 6<sup>e</sup> réforme de l'état, sur base des recommandations du CFDD et du Sénat
- d) Intégrer progressivement les ODD dans l'ensemble des processus décisionnels existants (accords de gouvernement, notes de politiques générales, exercices budgétaires, contrats d'administration, décisions du gouvernement, travail des commissions parlementaires, analyses d'impact de la réglementation, etc.) pour renforcer la cohérence des politiques publiques.
- e) Adopter une stratégie globale de réorientation des dépenses et des investissements pour une société durable décarbonée
- f) Créer une assemblée citoyenne interfédérale du futur, inspirée du livre « Inventer la démocratie au XXI siècle. L'Assemblée citoyenne du futur » chargée de garantir la prise en compte du long terme dans le processus législatif et d'associer les citoyens à l'élaboration de la loi

## 9. Fiscalité carbone

25) La fiscalité environnementale est un des leviers principaux dont dispose les autorités pour envoyer un signal prix pour dissuader les comportements les plus polluants. IEW insiste sur la nécessité de mettre en place au niveau belge une contribution carbone socialement juste, selon le principe du pollueur-payeur, pour décourager l'usage des énergies carbonées et ce au cours de la prochaine législature. Ceci doit se faire dans un contexte de sécurité sociale efficace, pour prévenir et réduire les situations d'inégalités sociales. La contribution carbone devra être mise en œuvre parallèlement et complémentarément à d'autres mesures, notamment normatives, visant à rendre durables les secteurs du transport et du bâtiment, et en soutenant les publics précarisés dans cette transition durable. Le produit de cette taxe devra être utilisé pour financer la transition bas carbone.

26) Nous sommes également préoccupés par le manque de coordination entre certaines initiatives proposées dans les PECs régionaux qui pourrait rendre difficile l'implémentation d'une tarification carbone au niveau belge. C'est le cas des projets de tarification kilométrique pour les véhicules proposés par la région flamande.

### Explication

- Le travail réalisé sous la précédente législature a défriché le terrain pour une prise de décision rapide (débat national sur la tarification du carbone).
- Le CFDD a recommandé une révision de la fiscalité énergétique, afin d'intégrer progressivement la dimension environnementale et un prix carbone sur les vecteurs énergétiques (fossiles) sans alourdir les charges pesant sur les entreprises (shift de la fiscalité)<sup>12</sup>.

## 10. Diplomatie fiscale et réglementaire

27) IEW souligne qu'une politique climatique ambitieuse nécessite la mise en place d'une diplomatie fiscale et réglementaire visant notamment les principaux partenaires commerciaux de la Belgique (pays européens voisins et Benelux en particulier). Ces contacts politiques de haut niveau doivent permettre un renforcement conjoint des politiques fiscales et réglementaires visant

<sup>12</sup> Avis du CFDD relatif à la contribution fédérale au Plan National Energie Climat 2030, 2018a06, § [12].



une protection environnementale et sociale élevée et la réduction des situations néfastes de concurrence déloyale. En particulier, la Belgique devrait :

- Etablir un dialogue ciblé avec le Luxembourg visant à encourager ce dernier à revoir à la hausse sa fiscalité sur les carburants automobiles pour mieux tenir compte de l'impact climatique de ces carburants ;
- Entreprendre des démarches auprès des pays européens voisins pour mettre en place de manière coordonnée une fiscalité décourageant les déplacements en avion (taxe sur le kérosène et/ou taxe sur les billets d'avion).