

Luxembourg, le 23 novembre 2022

Objet : Projet de règlement grand-ducal¹ modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 décembre 2010 fixant les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques. (6196GKA/MLE)

*Saisine : Ministre des Finances
(12 octobre 2022)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de fixer les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques, également dénommés « taxe CO₂ », à partir du 1^{er} janvier 2023.

Le Projet propose d'augmenter le taux de la taxe CO₂ de 25 euros par tonne de CO₂ à 30 euros par tonne de CO₂. En ce qui concerne l'essence au plomb et l'essence sans plomb, la taxe CO₂ s'élèvera désormais à, respectivement, 89,86 euros et 90,90 euros par 1.000 litres. Quant au gasoil utilisé comme carburant, la taxe CO₂ est fixée par le Projet à 108,75 euros par 1.000 litres².

En bref

La Chambre de Commerce :

- salue l'exemption des biocarburants et bioliquides utilisés à l'état pur de la taxe CO₂ ;
- estime que seules les mesures visant une réduction réelle des émissions de gaz à effet de serre, notamment en encourageant les entreprises concernées à investir dans des technologies propres, sont efficaces ;
- rappelle que certaines industries, comme le secteur du transport routier de marchandises, ne disposent actuellement toujours pas d'alternative viable aux carburants fossiles ;
- se demande s'il ne serait pas judicieux de reporter la prochaine tranche de la taxe CO₂ jusqu'à ce que le marché pétrolier soit de nouveau stabilisé.

¹ [Lien vers le projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce](#)

² Pour rappel, la taxe CO₂ était fixée pour l'année 2022 comme suit :

- 79,05 euros par 1.000 litres pour l'essence au plomb ;
- 80,06 euros par 1.000 litres pour l'essence sans plomb ;
- 96,54 euros pour le gasoil utilisé comme carburant.

Considérations générales

Avant toute chose, la Chambre de Commerce souhaite saluer le fait que les biocarburants et bioliquides qui respectent les critères de durabilité et les réductions des émissions de gaz à effet de serre prévus et utilisés à l'état pur sont désormais exonérés de la taxe CO₂, tel qu'annoncé dans le projet de loi budget 2023 (article 6 (1)), rendant le recours à ces derniers plus incitatifs.

Néanmoins, elle s'est, à plusieurs reprises, opposée à la hausse du droit d'accise autonome³. C'est donc avec d'autant plus de vigueur qu'elle doit s'opposer à un droit autonome additionnel, du moins, dans sa conception actuelle.

Il est évident que la préservation d'un environnement sain et durable fait partie des priorités pour la Chambre de Commerce, mais la façon dont cette taxe est conçue est problématique.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, la Chambre de Commerce estime que seules les mesures visant une réduction réelle des émissions, notamment en encourageant les entreprises concernées à investir dans des technologies propres, sont efficaces⁴. Au contraire, les mesures qui consistent à pénaliser ces entreprises sur un territoire sont contre-productives, car elles ont bien souvent pour conséquence la simple délocalisation des sources d'émissions vers d'autres territoires moins regardants, ainsi que la perte de certaines activités pour l'économie locale, tout en n'améliorant pas le bilan net à l'échelle du monde. Le phénomène est d'autant plus exacerbé que certaines industries ne disposent actuellement toujours pas d'alternative viable aux carburants fossiles.

Il s'agit notamment du secteur du transport routier de marchandises⁵, car faute d'alternatives économiquement viables et accessibles, les sociétés de transports continuent à utiliser du gasoil. La fin de la production des voitures thermiques visée pour 2035 ne concerne pas les véhicules utilitaires lourds, pour lesquels la nouvelle génération de norme d'émission Euro VII, qui devrait être introduite en 2025, sera probablement la technologie prépondérante dans le futur.

L'utilisation de la taxe CO₂ en tant qu'instrument aidant à accélérer le passage vers une mobilité sans émissions de CO₂ exclut donc le secteur du transport routier de fret pour lequel les alternatives ne sont aujourd'hui pas opérationnelles en raison d'une infrastructure de recharge correspondante largement insuffisante et des motorisations alternatives qui sont, à ce stade, pas assez développées et non-rentables pour être exploitées économiquement.

Le Luxembourg s'engage, tant au niveau européen qu'au niveau national, à des objectifs climatiques ambitieux et prévoyant une favorisation des motorisations alternatives, telles que l'hybride et l'électrique dans le secteur du transport. Toutefois, les véhicules intégrant des technologies durables (électromobilité, pile à combustion...) ont un prix d'acquisition trois à quatre fois plus élevé que les véhicules au diesel, ce qui pose d'importants défis en termes de compétitivité-coût et de marges des entreprises, sans oublier le fait que l'autonomie de ces véhicules sert actuellement au maximum à desservir une distance régionale.

Notons par ailleurs que le secteur du transport est l'un des plus émetteurs de gaz à effet de serre (61,1% des émissions hors secteurs ETS en 2021), faisant de ce dernier l'un des plus grands

³ Voir notamment l'avis n°5255 du 2 avril 2019 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 décembre 2010 fixant les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques et avis n°5638 du 19 novembre 2021 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 décembre 2010 fixant les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques.

⁴ Il convient de rappeler les [propositions de la FEDIL « Objectif climatique national pour l'industrie – une vision ambitieuse qui nécessite une stratégie de mise en œuvre efficace »](#), septembre 2021.

⁵ Il convient de préciser que les dispositions du Projet fixent la taxe CO₂ pour le gasoil utilisé comme carburant à 108,75 euros par 1.000 litres et que le gasoil correspond à au moins un tiers des frais d'entreprises du secteur de transport.

contributeurs à la taxe CO₂. L'objectif climatique sectoriel fixé pour ce secteur au Luxembourg étant ainsi parmi les plus élevés comparé aux autres secteurs, il est primordial que le Gouvernement soutienne les sociétés de transports dans leurs efforts de décarbonation.

La réalisation desdits efforts de décarbonisation nécessitera toutefois des investissements très conséquents, que ce soit par les entreprises du secteur qui doivent progressivement remplacer leurs flottes, par les entreprises et instituts de recherche développant des motorisations plus performantes (que le Gouvernement se doit de soutenir aussi financièrement), que par le Gouvernement qui doit absolument s'assurer du développement rapide d'une infrastructure, notamment de charge, mais également des infrastructures énergétiques vertes sur des zones logistiques, adaptées aux ambitions climatiques et rendant les investissements dans les véhicules alternatifs économiquement viables, tout en assurant un accès facilité à ces installations pour les entreprises du secteur.

Or, dans le contexte des crises actuelles et de l'imprévisibilité pour les entreprises, il est fort improbable que les entreprises de transport puissent s'engager dans de tels investissements, d'autant plus qu'elles ne disposent pas d'un retour d'expérience de « terrain » suffisant concernant les véhicules intégrant des technologies durables. De plus, les entreprises de transport sont actuellement exclues des aides étatiques suivant le règlement grand-ducal du 12 octobre 2018 déterminant la nomenclature des dépenses et des entreprises éligibles au régime d'aides prévu par la loi modifiée du 9 août 2018 relative à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises.

Cela étant, il est également important de considérer le fait que la compétitivité du sous-secteur du transport routier de fret luxembourgeois est mise à mal par une rentabilité faible et un déficit d'investissement important vis-à-vis de ses concurrents européens, en raison de la faible productivité du travail ajustée par les salaires de ce sous-secteur.⁶ Par ailleurs, le prix du gasoil s'élevait à 2,021 euros par litre au 22 octobre 2022, ce qui correspond à une augmentation de 59% en un an, où le prix par litre était de 1,1923€ au 10 octobre 2021. Cette croissance est disproportionnée par rapport à l'évolution des prix du gasoil de nos pays voisins, ce qui résulte également en une perte de compétitivité du secteur du transport de marchandises luxembourgeois au détriment des pays limitrophes.

Force est de constater que les prix du gasoil atteignent aujourd'hui un niveau historique au Luxembourg. Les habitudes de ravitaillement en gasoil du secteur du transport se dirigent davantage vers des pays dans lesquels les professionnels du secteur bénéficient d'une ristourne sur le carburant, telles que la France et la Belgique.

La Chambre de Commerce se demande dès lors s'il ne serait pas judicieux, à défaut de suspendre la taxe CO₂, de reporter la prochaine tranche de la taxe CO₂ jusqu'à ce que le marché pétrolier soit de nouveau stabilisé, à l'instar de l'Allemagne qui a décidé de reporter la prochaine tranche de la taxe CO₂ du 1^{er} janvier 2023 au 1^{er} janvier 2024 dans le cadre de son paquet de mesures « *Entlastungspaket III* ». La prochaine tranche de la taxe CO₂ risquerait en effet de faire davantage croître l'inflation, et ce dans un contexte économique difficile.

A défaut, la Chambre de Commerce est d'avis qu'au moins une partie du surplus des recettes générées par la taxe CO₂ soit directement redirigée vers des aides aux secteurs concernés (sous forme de subventions ou des mesures fiscales incitatives pour l'investissement dans des véhicules verts, pour lesquelles le secteur du transport routier de fret serait éligible).

⁶ [Lien vers la publication Eco News Flash n°10 « Transport et coût du travail : compétitivité, rentabilité, investissements et avenir d'une priorité luxembourgeoise ».](#)

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

GKA/MLE/DJI