

Luxembourg, le 25 novembre 2025

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. (6969BJI)

*Saisine : Ministre des Finances
(8 octobre 2025)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de fixer le taux du droit d'accise autonome additionnel sur les différents produits énergétiques (dit « taxe CO₂ ») pour l'année 2026. La taxe CO₂ serait ainsi augmentée de 5 euros par rapport à 2025, afin d'atteindre 45 euros la tonne de CO₂ au 1^{er} janvier 2026.

En bref

- La Chambre de Commerce prend note de l'augmentation progressive de 5 euros la tonne de CO₂ par an, atteignant ainsi les 45 euros en 2026, comme prévu par la mise à jour du PNEC de 2024.
- Au regard des discussions en cours sur le SEQE-2 au niveau européen, la Chambre de Commerce s'interroge sur le niveau de la taxe CO₂ applicable en 2027, étant donné que les dispositions du PNEC ne prévoient de cadre que jusqu'en 2026.
- La Chambre de Commerce rappelle qu'elle est d'avis que l'augmentation de la taxe CO₂ ne permettra pas à elle seule, et sous cette forme, d'atteindre les objectifs climatiques, tout en assurant la compétitivité et la rentabilité des entreprises concernées.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

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

Considérations générales

Le Projet a pour objet de fixer à 45 euros la tonne de CO₂ au 1^{er} janvier 2026, soit une augmentation de 5 euros par tonne de CO₂. Pour ce faire, les taux du droit d'accise autonome additionnel sur les différents produits énergétiques, dénommé « taxe CO₂ », sont adaptés.

Comme l'explique le commentaire des articles, sur l'ensemble des produits énergétiques, les taux « *sont fixés [...] par l'application des facteurs de conversion des produits énergétiques tombant sous le régime de la Directive 2009/30/CE² [...] [en prenant] en compte la part non fossile des biocarburants et des biocombustibles dans les produits énergétiques, [ainsi que] par application du prix du carbone fixé à 45 euros par tonne de CO₂ pour l'année 2026* ».

A noter que l'ancien droit d'accise autonome additionnel, dénommé « contribution changement climatique », est incorporé dans la taxe CO₂ depuis son introduction en janvier 2021. Ceci a pour conséquence une augmentation des taux de 25 euros par 1.000 litres d'essence au plomb et d'essence sans plomb, et de 35 euros par 1.000 litres de gasoil utilisé comme carburant, représentant une hausse plus élevée que la « simple » fixation des taux par application du prix du carbone fixé à 45 euros par tonne de CO₂ pour l'année 2026.

A noter également que la mise à jour du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg (PNEC) pour la période 2021-2030³, adoptée en juillet 2024, prévoit que la tonne de CO₂ devra atteindre 45 euros en 2026, soit l'année prochaine, à la suite d'une hausse progressive de 5 euros par tonne de CO₂ ces dernières années. Ceci correspond au niveau de prix visé par le futur système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour les bâtiments, le transport routier et les combustibles dans certains secteurs industriels (SEQUE-2), dont le lancement était prévu en 2027, voire en 2028 en cas de prix exceptionnellement élevés du gaz ou du pétrole en 2026. Toutefois, le 5 novembre 2025, le Conseil de l'Union européenne a décidé de reporter d'un an le début du SEQUE-2, donc à 2028. Selon le PNEC, il était prévu que les dispositions relatives à l'évolution de la taxe CO₂ pour la période 2027-2030 soient réévaluées en 2026.⁴ Dans ce contexte, la Chambre de Commerce relève que l'orientation du Gouvernement quant au choix entre l'adoption du mécanisme SEQUE-2 à partir de 2028 ou l'usage de la dérogation permettant de maintenir la taxe carbone nationale jusqu'en 2030 ne semble pas encore arrêtée. Cette décision, qui devra être prise en 2027 en vue d'une mise en œuvre dès 2028, constitue une priorité. Les choix effectués par les pays voisins devront également être pris en considération. Au regard des discussions en cours sur le SEQUE-2 au niveau européen, la Chambre de Commerce s'interroge sur le niveau de la taxe CO₂ applicable en 2027, étant donné que les dispositions du PNEC ne prévoient de cadre que jusqu'en 2026.

Concernant l'impact de la taxe CO₂ sur les secteurs économiques concernés

En 2024, les transports ont généré 59,1% des émissions nationales de gaz à effet de serre (hors SEQUE), suivi par les bâtiments avec 19,7%. L'industrie énergétique et manufacturière ainsi que la construction comptaient pour 7,8% des émissions. Les principaux contributeurs à la taxe CO₂ sont donc les transports (via les carburants comme le diesel et l'essence) et les bâtiments (via le chauffage au mazout ou au gaz naturel). Le potentiel de réduction des émissions et les objectifs

² [Directive 2009/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE](#)

³ [PNEC : plan national intégré en matière d'énergie et de climat](#)

⁴ Chaque État membre peut désormais décider s'il souhaite participer au système européen avant 2030, ou bénéficier d'une dérogation. Cette dérogation stipule que les États membres ayant déjà mis en place une taxe nationale sur le CO₂, dont le montant minimum est de 45 euros par tonne, ne sont tenus de rejoindre le système qu'à partir de 2030.

climatiques sectoriels fixés pour ces secteurs au Luxembourg sont aussi parmi les plus élevés comparés aux autres secteurs.

Le secteur du transport, notamment celui des marchandises, qui est principalement constitué de petites et de moyennes entreprises (PME), repose encore largement sur les carburants fossiles et véhicules conventionnels. Cela principalement en raison, d'une part, de l'absence d'alternatives économiquement viables ou de l'attente de leur maturité technologique, et d'autre part, d'une infrastructure de recharge insuffisante et inadéquate.

La Chambre de Commerce rappelle qu'elle est d'avis que l'augmentation de la taxe CO₂ ne permettra pas à elle seule, et sous cette forme, d'atteindre les objectifs climatiques, tout en assurant la compétitivité et la rentabilité des entreprises concernées. Selon elle, il est primordial de rediriger une partie de la taxe CO₂ aux contributeurs de celle-ci, pour les soutenir dans leurs efforts de décarbonation, soit sous forme de développement d'une infrastructure de recharge adaptée, soit sous forme d'aides gouvernementales et d'incitatifs fiscaux pour l'investissement dans des technologies alternatives (électriques, à hydrogène, etc.), tout en respectant le principe de neutralité technologique.

Dans ce contexte, l'article 6 du projet de loi n°8386⁵, ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat, prévoit de remplacer l'aide actuellement en vigueur pour les poids lourds à émission zéro et d'établir un cadre juridique permettant d'accorder des aides à l'investissement plus substantielles que celles disponibles jusqu'à présent, en faveur de l'acquisition et de la location de véhicules routiers neufs à émission nulle, ainsi que de la transformation de véhicules routiers. De manière générale, la Chambre de Commerce tient à souligner qu'il demeure essentiel que le nouveau cadre instauré par l'article 6 du projet de loi n°8386 soit effectivement utilisé lors des mises en concurrence organisées par le ministère compétent, avec des intensités d'aides suffisamment élevées, conformément aux attentes du secteur.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce souhaite également mettre en avant le potentiel des solutions de transition. Le *Hydrotreated Vegetable Oil* (HVO100)⁶ pourrait constituer une option intéressante pour décarboner le transport routier de marchandises durant cette phase. Cependant, le Luxembourg ne dispose actuellement d'aucune stratégie d'approvisionnement ni d'exploitation pour ce carburant, ce qui limite son utilisation à quelques cas spécifiques en raison de sa disponibilité restreinte ; ceci, alors que le HVO100 pourrait être adopté dès aujourd'hui par l'ensemble des entreprises du secteur, sans nécessiter d'investissements dans de nouveaux véhicules ou infrastructures de recharge.

Concernant la fiche financière du Projet

Selon la fiche financière, l'impact budgétaire des dispositions du Projet sous avis est neutre. Elle précise que « *la hausse des taux d'imposition est compensée par la perte en quantités de produits vendus* ».

Par rapport au budget 2025, des différences notables apparaissent dans les prévisions concernant la taxe CO₂ pour les années 2026, 2027 et 2028 : le budget 2026 prévoit, pour 2026, des recettes de 291,9 millions d'euros, contre 308,7 millions d'euros pour 2026 dans le budget 2025.

⁵ Projet de loi n°8386 ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat et modifiant : 1° la loi modifiée du 20 juillet 2017 ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale ; 2° la loi du 15 juillet 2022 instaurant un régime d'aides dans le contexte du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour la période 2021-2030

⁶ Le HVO100 est un biocarburant entièrement (100%) d'origine renouvelable, fabriqué à partir d'huiles végétales, d'huiles résiduelles ou de déchets.

Cette révision s'explique par l'écart constaté entre les recettes réelles de la taxe CO₂ au 31 décembre 2024 (258,5 millions d'euros) et le budget voté pour 2024 (282,1 millions d'euros), soit une différence de -23,6 millions d'euros par rapport aux estimations du budget 2025 pour 2024. Cet écart entre les recettes estimées et les recettes réelles s'explique principalement par la baisse de la consommation de diesel.

La Chambre de Commerce observe que selon le projet de budget 2026⁷, les recettes prévues pour 2026 provenant de la taxe CO₂ s'élèveraient à 291,9 millions d'euros, soit 5,7 millions d'euros de plus que les recettes prévues en octobre 2024 au budget 2025. Ce montant devrait atteindre un plafond en 2026, avant de diminuer progressivement, sous l'effet de la baisse des volumes de carburants vendus. Toutefois, comme mentionné précédemment, le maintien de la taxe CO₂ jusqu'en 2030 ou l'adoption du SEQE-2 par le Luxembourg et les pays voisins pourrait influencer ces prévisions.

Tableau 1 : Evolution des recettes liées à la taxe CO₂

En euros et variation en %

	Compte prévisionnel 2025	Budget 2026	Prévis. 2027	Prévis. 2028	Prévis. 2029
Produit de la contribution taxe CO₂	286.181.000	291.904.000	285.906.000	279.907.000	273.909.000
<i>Variation</i>		+2,00%	-2,05%	-2,10%	-2,14%

Source : Projet de loi n°8600 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2026.

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

BJI/DJI

⁷ Projet de loi n°8600 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2026.