

n°24

a&t
ACTUALITÉ & TENDANCES

BULLETIN ÉCONOMIQUE
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE



Un « panier durable » pour le Luxembourg



2.

Objectif de la publication

5.

I. Contexte climatique

8.

II. Analyse de l'état actuel en matière d'indice des prix à la consommation, d'indexation et de droits d'accise sur le carburant

18.

III. Position de la Chambre de Commerce en lien avec l'indexation automatique



Bulletin économique
de la Chambre de Commerce

Objectif de la publication

La loi relative au climat, ainsi que le Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat figurent cette année sur le programme des priorités politiques.

Pour que les mesures climatiques en place et prévues par ces deux documents, notamment les mesures fiscales et de type «pollueur-payeur», puissent sortir pleinement leurs effets, il est entre autres nécessaire, selon la Chambre de Commerce, d'adapter certains mécanismes en vigueur au Luxembourg aujourd'hui.

A titre d'exemple, les mesures fiscales en matière d'accises pourraient engendrer une délocalisation des émissions de gaz à effet de serre plutôt que de les réduire. Neutraliser les hausses des accises sur les carburants, notamment sur les produits fossiles de l'indice des prix à la consommation, s'avère par conséquent indispensable. Cette nouvelle édition du bulletin économique A&T a pour objet de prendre position par rapport à la hausse des droits d'accise sur le carburant prévue par le projet de Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat (PNEC).

Ainsi, la Chambre de Commerce décrit une proposition phare dans cet A&T n°24 : l'adaptation du panier de l'indice des prix à la consommation vers un «**panier durable**» qui serait en accord avec les objectifs climatiques et de santé publique, tout en soutenant financièrement les ménages aux revenus les plus modestes. Bien que de futures analyses mèneront sans doute à s'interroger sur la composition de certains biens et services présents dans le panier actuel, le panier durable proposé dans une étape intermédiaire exclurait de fait les énergies fossiles (carburants, gaz et mazout), le tabac et les boissons alcoolisées ainsi que les taxes et services appliqués selon le principe du pollueur-payeur.

Les revendications phares de la Chambre de Commerce

- La Chambre de Commerce propose de générer un indice des prix à la consommation national «durable», en excluant du panier de référence tous les produits fossiles, nocifs pour la santé ou pour lesquels le principe du pollueur-payeur pourrait s'appliquer, tout en prévoyant une compensation adaptée pour les ménages les moins favorisés via une hausse ciblée de l'allocation de vie chère (p.ex. pour compenser des hausses du prix du produit de chauffage).
- La Chambre de Commerce estime qu'il serait judicieux d'allouer intégralement au Fonds Climat et Énergie les éventuelles hausses des accises sur le carburant.
- La Chambre de Commerce recommande d'introduire un remboursement des droits d'accise sur le diesel professionnels au Luxembourg, comme cela est le cas notamment en Belgique et en France.

Table des matières

Liste des acronymes	4
Liste des graphiques	4
Liste des tableaux	4
1 Contexte climatique	5
2 Analyse de l'état actuel en matière d'indice des prix à la consommation, d'indexation et de droits d'accise sur le carburant	8
2.1 Inflation : mesure et répercussions sur l'indice des prix à la consommation	9
2.1.1 L'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH)	9
2.1.2 L'indice des prix à la consommation national (IPCN)	10
2.1.3 Adaptation au coût de la vie	11
2.2 La part des énergies fossiles dans le « panier de la ménagère »	11
2.3 Les produits pétroliers	12
2.3.1 Composantes du prix à la pompe	12
2.3.2 Les droits d'accise sur le carburant	13
2.3.3 Répercussions sur l'IPCN	15
3 Position de la Chambre de Commerce en lien avec l'indexation automatique	18
3.1 Considérations générales sur la hausse continue des droits d'accise sur le carburant	19
3.1.1 Un frein pour le développement du Luxembourg comme centre logistique	20
3.1.2 Une double pénalité pour les entreprises dépendantes des carburants routiers	21
3.1.3 Un risque de perte de compétitivité face à la concurrence internationale	22
3.2 Vers un indice cohérent avec les politiques environnementales et de santé publique	22
3.2.1 La consommation des énergies fossiles soutenue par l'IPCN actuel	22
3.2.2 Le principe du pollueur-payeur rendu moins incitatif par l'IPCN actuel	22
3.2.3 La santé publique « négligée » dans l'IPCN actuel	23
3.3 Ce qu'il faut retenir	24

Liste des acronymes

EMS	Echelle mobile de salaires
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
IPC	Indice des prix à la consommation
IPCH	Indice des prix à la consommation harmonisé
IPCN	Indice des prix à la consommation national
LPG	Gaz de pétrole liquéfié
PNEC	Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat
UE	Union Européenne

Liste des graphiques

Graphique 1: Répartition de la vente de carburants au Luxembourg en 2013	8
Graphique 2: Composantes du prix des carburants à la pompe	12
Graphique 3: Composantes des droits d'accise sur les produits pétroliers	14
Graphique 4: Plafonds et montants des droits d'accise au 01.02.2020 par carburant (prix pour 1.000 litres de produit)	15
Graphique 5: Distribution des différentes accises appliquées depuis le 01.02.2020 par carburant, sur 100% d'accise	16
Graphique 6: Parts du prix à la pompe de l'essence sans plomb incluses et neutralisées dans l'IPCN au 04.02.2020	16
Graphique 7: Parts du prix à la pompe du gasoil pour particuliers incluses et neutralisées dans l'IPCN au 04.02.2020	17
Graphique 8: Parts du prix à la pompe du gasoil pour usage industriel et commercial incluses et neutralisées dans l'IPCN au 04.02.2020	17

Liste des tableaux

Tableau 1: Pondération des énergies fossiles et émetteurs de gaz à effet de serre (GES) dans l'IPCN	11
Tableau 2: Proportion des composantes du prix à la pompe des carburants au 4 février 2020	13
Tableau 3: Plafonds des droits d'accise par carburant	14
Tableau 4: Pondération des boissons alcoolisées et du tabac dans l'IPCN	23

«Contexte climatique»



I Contexte climatique

A fin de contrer, ou tout au moins de limiter, les effets du réchauffement climatique, la Commission européenne souhaite atteindre la neutralité climatique¹, c'est-à-dire zéro émission nette, d'ici à 2050.² Cette décision s'avérerait nécessaire d'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en vue de respecter l'objectif revu à la hausse de l'Accord de Paris de limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5°C d'ici à 2100 par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle (1880-1899).

En termes d'objectifs intermédiaires contraignants d'ici à 2030, le Parlement européen a fixé, dans son Règlement (UE) 2018/842, celui consistant à réduire les **émissions de gaz à effet de serre (GES)** à l'échelle de l'Union européenne d'au moins 40% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.³ Chaque Etat membre doit ainsi contribuer à cet objectif commun en respectant un objectif national spécifique pour chacun, allant de 0% à 40% d'ici à 2030 par rapport à 2005. Pour le Luxembourg, le Règlement européen 2018/842 du 30 mai 2018 a déterminé un objectif de réduction d'au moins 40% par rapport à 2005.⁴ Quant au Luxembourg, le projet de loi relative au climat⁵ (PL climat) établit qu'il réduira ses émissions de GES de 55% d'ici à 2030 par rapport à 2005, ce qui est 15 points de pourcentage plus ambitieux que les objectifs actuellement imposés par le Règlement (UE) 2018/842.

Le Green Deal⁶, la nouvelle stratégie de croissance européenne de la Commission Von der Leyen «*vis[ant] à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive [...]»*, prévoit cependant une revue de cet objectif communautaire de réduction des émissions de GES à la hausse, en imposant une réduction comprise entre 50% et 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990.

Les deux autres objectifs contraignants au niveau de l'UE d'ici à 2030 concernent, d'une part, l'**efficacité énergétique**, qui doit être améliorée pour atteindre 32,5%⁷ (c'est-à-dire que la consommation d'énergie finale⁸ totale doit diminuer de 20% par rapport à 2005), et, d'autre part, la **part d'énergies renouvelables**, qui doit atteindre au moins 32% des énergies utilisées⁹.

Par ailleurs, le projet de Plan National intégré en matière d'Energie et de Climat (PNEC) (toujours dans sa phase de consultation publique lors de la rédaction de cette note) prévoit les objectifs intermédiaires, d'ici à 2030, d'amélioration comprise entre 40% et 44% de l'**efficacité énergétique** (c'est-à-dire que la consommation d'énergie finale doit diminuer jusqu'à 25% par rapport à 2005), et de 23% à 25% de **part d'énergies renouvelables**¹⁰. En vue de l'atteinte de ces objectifs climatiques ambitieux, le PNEC établit un certain nombre de mesures concrètes à mettre en place.

1 Réduire les émissions actuelles de gaz à effet de serre au point d'atteindre un équilibre entre les émissions qui pénètrent dans l'atmosphère et la capacité de la terre à les absorber.

2 COM (2018) 773 final « Une planète propre pour tous : une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat »

3 Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris et modifiant le Règlement (UE) no. 525/2013 (JO L 156 du 19.06.2018, p.1)

4 JO L 156 du 19.06.2018, p.39

5 Projet de loi 1) relative au climat ; 2) modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement, p.3

6 COM (2019) 640 final du 11.12.2019

7 Modification de la Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1)

8 L'énergie finale ou disponible est l'énergie livrée au consommateur pour sa consommation finale (essence à la pompe, électricité au foyer,...). [Source: INSEE]

9 Refonte de la Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (JO L 140 du 5.6.2009, p. 16)

10 Notons que la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie brute au Luxembourg était de 0,9% en 2004, 5% en 2015, 5,4% en 2016, 6,3% en 2017, et 9,1% en 2018. Pour 2020, l'objectif est d'atteindre 11%. [Source: Eurostat, 23.01.2020, <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10335446/8-23012020-AP-FR.pdf/6742e9c8-d6b9-d4a5-e2d6-d3e5fc96e32b>].

Avant de se positionner sur les différentes mesures présentées dans la PNEC dans une prise de position publiée le 14 avril 2020*, la Chambre de Commerce examine dans ce document une des mesures annoncées par le projet de PNEC visant à augmenter progressivement les droits d'accise sur les carburants, et ce dans un but de «décarbonisation» de l'économie et d'une augmentation de l'efficacité énergétique du pays. Elle souhaite ainsi notamment alerter sur les dysfonctionnements actuels de l'indice des prix à la consommation national (IPCN) utilisé comme référentiel pour le mécanisme d'indexation automatique des salaires. La Chambre de Commerce propose dès lors des adaptations afin de transformer le «panier de la ménagère» en un «panier durable», qui serait en accord avec les objectifs climatiques et de santé publique nationaux et qui, de fait, exclurait les énergies fossiles, les produits nocifs pour la santé et les taxes et services appliqués selon le principe du pollueur-payeur.

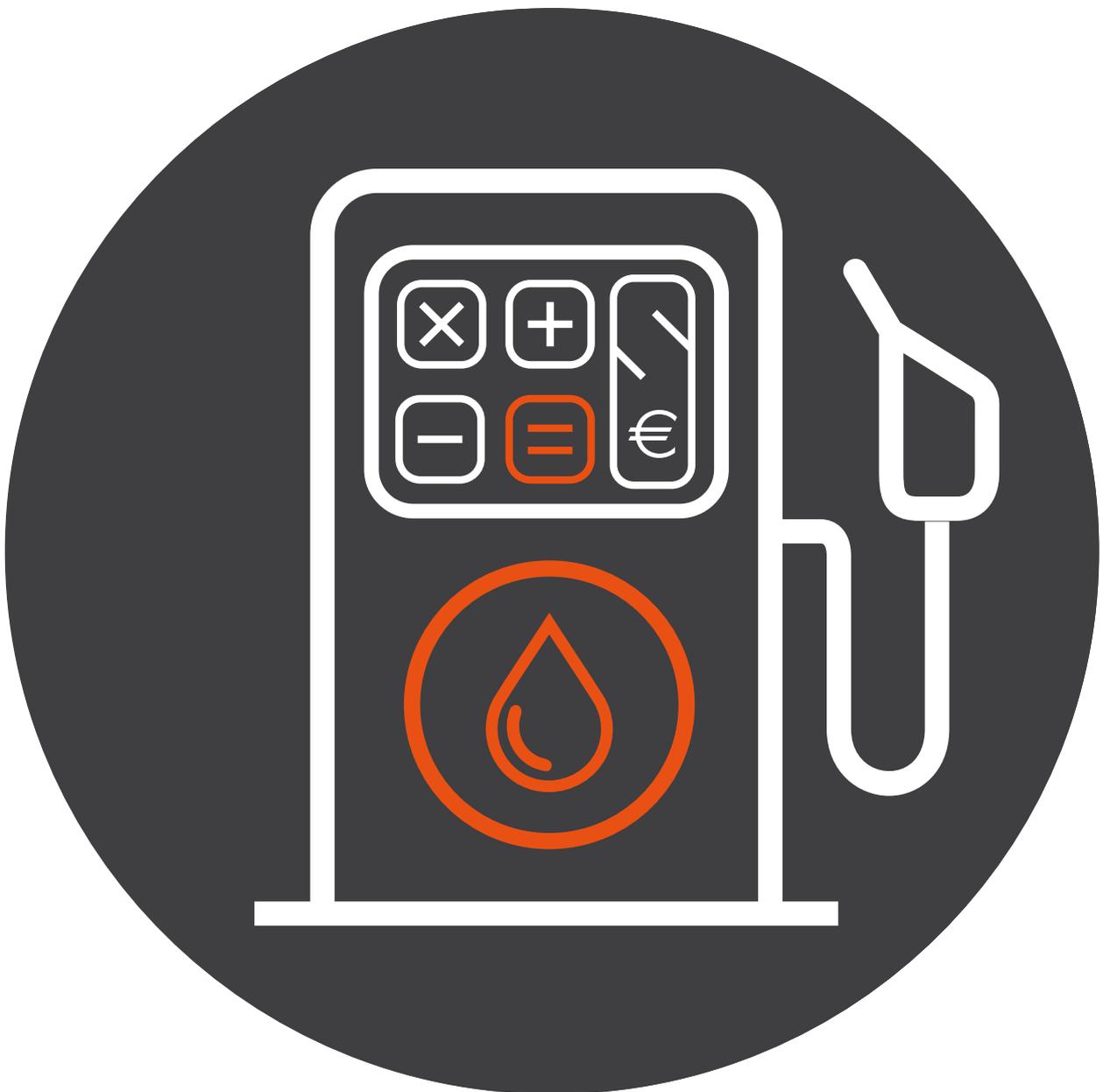
Dans les lignes qui suivent, la Chambre de Commerce présente, dans un premier temps, la composition actuelle de l'indice des prix à la consommation et le fonctionnement du mécanisme d'indexation automatique. Elle examine ensuite la part des énergies fossiles dans l'indice au Luxembourg, les composantes des prix des produits pétroliers à la pompe, la répartition des droits d'accise et l'impact de ces produits sur l'indice des prix à la consommation.

Les deux objectifs contraignants au niveau de l'UE d'ici à 2030 concernent l'efficacité énergétique et la part d'énergies renouvelables

Dans une seconde partie, la Chambre de Commerce décrit l'impact de la hausse des droits d'accise sur le carburant pour les entreprises et transporteurs professionnels. Elle propose enfin une adaptation de l'indice actuel vers un indice «durable», moins pénalisant pour les entreprises et plus cohérent avec les politiques climatiques et de santé publique menées au Luxembourg.

* Lien vers la prise de position de la Chambre de Commerce relative au projet de PNEC : <https://www.cc.lu/actualites/detail/propositions-du-gouvernement-sur-le-climat-analyse-de-la-chambre-de-commerce/>

«Analyse de l'état actuel en matière d'indice des prix à la consommation, d'indexation et de droits d'accise sur le carburant»



II Analyse de l'état actuel en matière d'indice des prix à la consommation, d'indexation et de droits d'accise sur le carburant

2.1 Inflation : mesure et répercussions sur l'indice des prix à la consommation

Dans une économie, l'inflation, donc la hausse des prix, est mesurée grâce à des indicateurs bien connus : les indices des prix à la consommation (IPC). En les comparant d'une période à une autre, ils permettent de déterminer l'inflation du coût de la vie, à savoir, les variations des prix des biens et services achetés par les ménages pour leur consommation propre. Ils se basent donc uniquement sur des transactions monétaires.

2.1.1 L'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH)

L'indice de référence en matière de prix à la consommation est l'**indice de prix à la consommation harmonisé** (IPCH). Calculé depuis 1997 par les différents États membres de l'Union européenne (UE) selon des définitions harmonisées décrites dans une série de règlements de la Commission¹¹, il permet de mesurer l'évolution du coût d'un panier de biens et services déterminés par le *European classification of individual consumption according to purpose* (ECOICOP). Cette harmonisation a l'avantage de permettre la comparaison de l'inflation entre les pays membres.

«Chaque catégorie de biens ou de services est pondérée en fonction de la part qu'elle représente dans la dépense de consommation finale des ménages». ¹² En d'autres mots, chaque bien et service du panier se voit attribuer une «note» (i.e. la pondération) proportionnelle à son importance réelle dans la consommation des ménages. Cette pondération permet ainsi de savoir quelle variation de prix, parmi les nombreux produits du panier, aura le plus (ou le moins) d'impact sur l'IPCH. Lorsqu'un produit dans l'échantillon n'est plus disponible ou n'est plus assez demandé, il doit être remplacé, pour garder l'échantillon représentatif. ¹³

L'indice de référence en matière de prix à la consommation est l'indice de prix à la consommation harmonisé

L'IPCH est également utilisé comme indicateur macroéconomique par la Banque Centrale Européenne (BCE) pour définir sa politique monétaire, selon laquelle l'inflation de l'IPCH doit rester en moyenne en-dessous de 2% par an en vue de maintenir la stabilité des prix. Il peut cependant également servir, selon les pratiques nationales individuelles des États membres, pour l'indexation des contrats commerciaux, des salaires, des prestations de protection sociale ou des instruments financiers. ¹⁴

Cependant, les particularités du Luxembourg l'obligent à adopter un indice adapté à l'échelle nationale.

¹¹ Tous les règlements sont disponibles sur <https://ec.europa.eu/eurostat/web/hicp/legislation>.

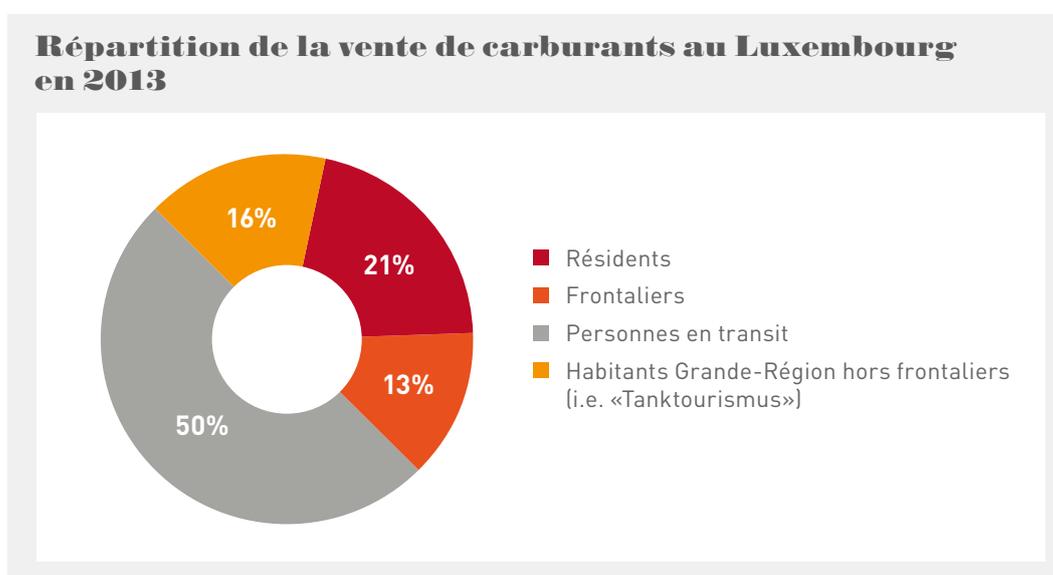
¹² Source : STATEC

¹³ Eurostat (2018). *Harmonised Index of Consumer Prices (HICP)*. Luxembourg : Publications Office of the European Union. *Methodological Manual*

¹⁴ Source : STATEC

2.1.2 L'indice des prix à la consommation national (IPCN)

Le Luxembourg présente des caractéristiques singulières par rapport à la majorité des pays de l'UE : sa population journalière augmente de 32% chaque jour en raison des flux de travailleurs frontaliers¹⁵, et environ 79% des consommateurs de carburants sur le sol luxembourgeois ne sont pas des résidents, comme le montre le graphique. Selon ces données, le «tourisme à la pompe», c'est-à-dire la consommation de carburants par des habitants de la Grande-Région non frontaliers qui se déplacent au Luxembourg, reste marginal (16%), alors que les conducteurs en transit représentaient la moitié des consommateurs de carburant.



Source : myfootprint.lu

L'IPCN n'est donc pas représentatif de la consommation réelle des résidents luxembourgeois. Pour prendre en compte ces particularités, le STATEC calcule mensuellement un indice adapté, l'**indice des prix à la consommation national** (IPCN). Il est pour ainsi dire un sous-ensemble inclus dans l'IPCH, où la somme des pondérations¹⁶ des différentes composantes du panier de l'IPCN représente 72,97% des pondérations de l'IPCH en 2019. Ces pondérations ajustées sont représentatives du niveau général moyen des prix à la consommation des résidents. En d'autres mots, 27,02% des biens et services qui sont « consommés » au Luxembourg, ne le sont pas par des résidents luxembourgeois.

L'IPCN se distingue ainsi de l'IPCH en deux points :

- (1) L'IPCN couvre uniquement les dépenses et consommations des ménages résidents sur le territoire luxembourgeois (en excluant donc celles des non-résidents), et
- (2) L'IPCN assigne une pondération moins élevée que l'IPCH sur les produits fortement consommés par les non-résidents. Ainsi, hormis les catégories « logement, eau, électricité, gaz et autres combustibles », « communication » et « enseignement » pour lesquels les pondérations sont (presque) inchangées par rapport à l'IPCH, les pondérations des autres catégories sont moins fortes, en particulier pour les catégories « transports » (qui inclut le carburant), « articles d'habillement et chaussure » et « hôtels, restaurants, cafés », et encore plus pour « boissons alcoolisées et tabac », qui sont consommés par une large majorité de non-résidents.

C'est cet indice national qui sert de référence pour l'adaptation au coût de la vie des salaires, pensions et traitements. Il comporte actuellement 310 positions, soit 8.000 produits.

¹⁵ Calculs effectués sur base des données du STATEC, *Le Luxembourg en chiffres (2019)*.

¹⁶ Pour rappel, la pondération signifie que chaque composante du panier se voit attribuer une « note » proportionnelle à son importance réelle dans la consommation des ménages.

2.1.3 Adaptation au coût de la vie

Avec la Belgique, le Luxembourg est le seul pays de l'UE à adapter les salaires, pensions et traitements au coût de la vie. Le mécanisme général sous-jacent à l'indexation au Grand-Duché est appelé «**Echelle mobile des salaires**» (EMS). Cette échelle est mobile à l'inflation calculée par le biais de l'IPCN. Lorsque cet indice varie de 2,5%¹⁷ par rapport à la tranche indiciaire précédente¹⁸, les salaires, pensions et traitements (i.e. allocations et indemnités prévues par la loi du 22 juin 1963) varient de manière correspondante.

Cependant, certaines variations de prix observées ne sont pas, ou que partiellement, prises en compte dans le calcul de l'IPCN. À ce jour, ces neutralisations prévues par la loi concernent¹⁹ :

- (1) le droit d'accise autonome additionnel « contribution sociale » sur les carburants,
- (2) le droit d'accise autonome additionnel « contribution changement climatique » sur les carburants,
- (3) la taxe additionnelle sur les « alco pops »,
- (4) les hausses des montants des taxes et accises sur les produits de tabac, et
- (5) la taxe de prélèvement d'eau et de rejet des eaux usées.

2.2 La part des énergies fossiles dans le « panier de la ménagère »

Parmi les agrégats étant les plus grandes sources d'émissions de GES composant l'IPCN figurent les énergies fossiles.

Les énergies fossiles représentent 5,10% de l'IPCN (cf. tableau). Ainsi, plus de 1 € sur 20 € (soit 5,10 € par tranche de 100 €) sont alloués à la consommation de ces produits fossiles. Pour les carburants routiers (i.e. gasoil et essence) cela représente environ 0,50 € sur 20 € (soit 2,52 € par tranche de 100 €) pour leur consommation, selon les pondérations de l'IPCN.

Pondération des énergies fossiles et émetteurs de gaz à effet de serre (GES) dans l'IPCN

COICOP-LUX	PONDERATION 2019	
Indice général (base 100 en 2015)	729,70	100%
Gaz de ville	10,60	1,45%
Gaz liquéfié	0,10	0,01%
Mazout de chauffage	7,90	1,08%
Diesel	10,20	1,40%
Essence	8,20	1,12%
Lubrifiants et additifs	0,20	0,03%
TOTAL	37,20	5,10%

Source : STATEC²⁰.

Note : Sur fond blanc les énergies fossiles pour le chauffage, sur fond orange les énergies fossiles pour le carburant routier.

¹⁷ Ce plafond a été fixé à l'article 11 de la loi du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, telle que modifiée, et étendue aux autres fonctions par la loi du 27 mai 1975 portant généralisation du mécanisme d'adaptation automatique des salaires.

¹⁸ L'IPCN mensuel, calculé chaque mois sur la base de la moyenne des prix des biens et services du panier, sert au calcul d'une moyenne semestrielle qui couvre les six mois précédents. Dès que cette moyenne semestrielle atteint ou dépasse la côte d'échéance (à savoir, la moyenne ayant déclenché la dernière tranche indiciaire, augmentée de 2,5%), l'EMS s'enclenche automatiquement pour le mois suivant.

¹⁹ Source : STATEC

²⁰ Base de donnée « Indices mensuels par divisions, groupes, classes et sous-classes (IPCN Base 100 en 2015) 1995 - 2019 »

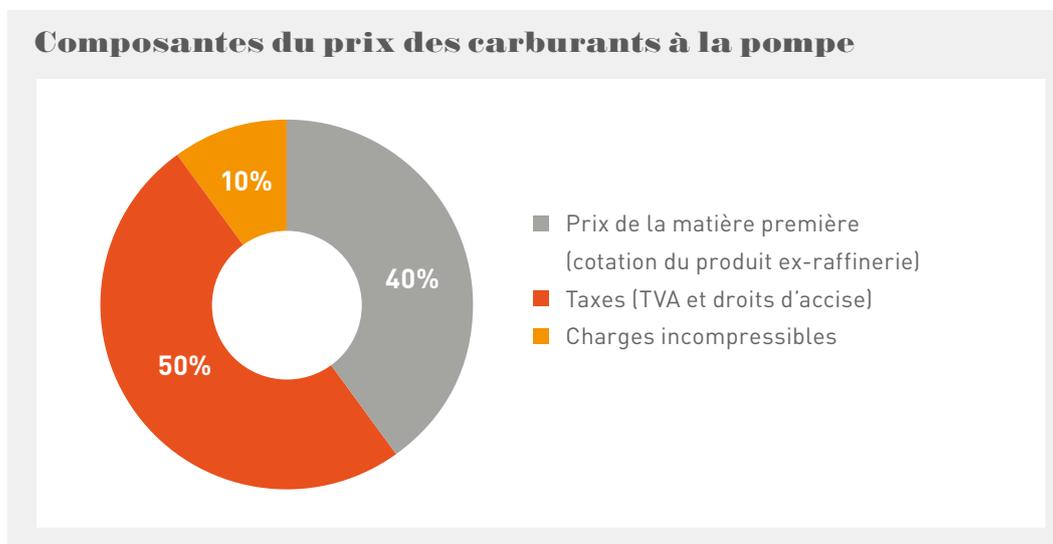
Notons que le tableau n'inclut ni électricité, ni énergie thermique, ni automobiles, ni motos, car une part d'énergies **non fossiles** peut les générer, voire les faire fonctionner. En effet, concernant l'électricité, l'ICPN ne fait pas la distinction entre « électricité verte » (provenant d'énergies renouvelables tels que le solaire, l'éolien, les centrales hydrauliques, la biomasse, la géothermie) et « électricité grise » (provenant du nucléaire, du charbon ou du pétrole).²¹ Nous avons donc décidé de ne pas les inclure comme énergies fossiles contenues dans l'ICPN.

2.3 Les produits pétroliers

2.3.1 Composantes du prix à la pompe

Les produits pétroliers ex-raffinerie sont cotés sur le marché international, de sorte que leur prix dépend notamment de la situation macroéconomique et géopolitique mondiale. Ce prix, pour un pays comme le Luxembourg, varie également en fonction du taux de change USD/EUR. Comme mis en évidence par le Ministère de l'Economie dans son rapport sur l'analyse des prix à la consommation au Luxembourg (Observatoire de la formation des prix, 2019), plus le prix des produits pétroliers augmente, plus l'écart entre l'ICPN et l'inflation sous-jacente²² est grand. De fait, l'ICPN dépend fortement de ces deux facteurs (marchés internationaux et taux USD/EUR) sur lesquels le gouvernement n'a pas la main mise.

Le prix des carburants à la pompe est composé pour environ 40% du coût du produit pétrolier en tant que tel, pour environ 50% des taxes (TVA et droits d'accise) et pour environ 10% de charges incompressibles (coûts du transport, de stockage, de la logistique, de la distribution du produit et du personnel), comme représenté sur le graphique ci-dessous.



Source : Groupement Pétrolier Luxembourgeois.

²¹ Énergie thermique : peut provenir d'une chaleur « renouvelable » [p.ex. géothermie, solaire] ou de la combustion de composés carbonés [p.ex. charbon, gaz, fioul, mazout, biomasse]. Automobiles et motos : une part d'entre eux fonctionnent avec de l'électricité [i.e. véhicules électriques ou hybrides], ou des carburants verts tel que l'hydrogène.

²² L'inflation sous-jacente est une sous-série de l'ICPN qui exclut les produits à prix volatils (prix pétroliers) et qui subissent des mouvements très variables dus à des facteurs climatiques (fleurs, plantes, produits frais) ou à des tensions sur les marchés mondiaux (en d'autres termes, les produits dont les prix se forment sur les marchés internationaux). Cet indice exclut donc le gaz de ville et gaz naturel, le gaz liquéfié, les combustibles liquides, le gasoil, l'essence, les lubrifiants et additifs, les pommes de terre, le café, les thés et infusions, le cacao et le chocolat en poudre, les combustibles solides, les énergies thermiques et les fleurs de coupe. (STATÉC)

A titre d'illustration, le tableau ci-dessous indique, pour les différents carburants, les composantes de leurs prix au 4 février 2020.

Proportion des composantes du prix à la pompe des carburants au 4 février 2020

	Essence sans plomb 95 E10	Diesel
Prix du produit ex-raffinerie	35%	40%
TVA	15%	17%
Droits d'accise	39%	32%
Transport, stockage et distribution	11%	11%

Source : Groupement Pétrolier Luxembourgeois.

Au Luxembourg, les prix maxima du carburant sont réglementés. Chaque jour, le Ministère ayant l'énergie dans ses attributions publie les plafonds des prix pouvant être affichés par les stations-services.²³

En outre, chaque carburant doit contenir une partie de **biocarburant**. Sa teneur minimale est fixée annuellement par le gouvernement et est comprise dans le prix du produit ex-raffinerie, aussi appelé le coût du produit pétrolier (prix du pétrole brut + du raffinage). Comme l'indique le projet de Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat (PNEC), cette teneur a été fixée à 5,85% pour 2019, puis à 7,7% pour 2020. Par ailleurs, parmi cette teneur en biocarburant, une part doit être produite à partir de déchets, de résidus, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire et de matières lignocellulosiques, tombant ainsi sous le principe du « double comptage »²⁴. Cette part a été fixée à minimum 35% en 2019, contre 15% en 2017. Notons également que le gouvernement luxembourgeois prévoit de limiter la part de biocarburants de 1^{ère} génération à maximum 5%, et ainsi passer progressivement aux biocarburants plus durables de 2^{nde} génération, mesure que la Chambre de Commerce soutient.

2.3.2 Les droits d'accise sur le carburant

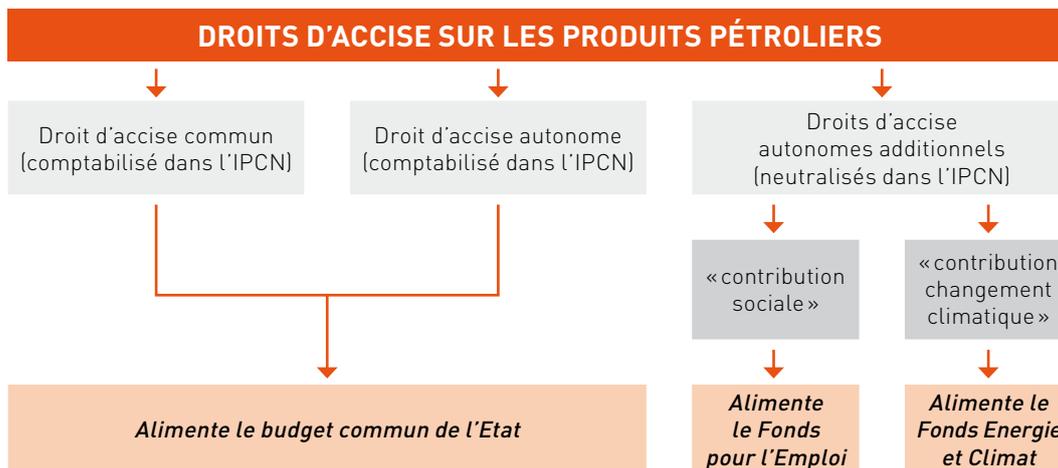
Les **droits d'accise** représentent la composante du prix à la pompe sur laquelle le gouvernement peut le plus facilement intervenir. Ils sont subdivisés en quatre composantes, à savoir :

1. Le droit d'accise *commun*
2. Le droit d'accise *autonome*
3. Le droit d'accise *autonome additionnel dit « contribution sociale »*
4. Le droit d'accise *autonome additionnel dit « contribution changement climatique »*

²³ Selon le GPL, « à taxation égale, les prix des carburants au Luxembourg sont plus élevés [que dans les pays limitrophes], car les coûts de main d'œuvre, de terrains, d'acheminement du produit vers le pays etc. y sont plus élevés. » Au 3 février 2020, le prix hors taxes du gasoil au Luxembourg était en effet 2,89% plus cher qu'en France, 8,71% plus cher qu'en Belgique, et 4,44% plus cher qu'en Allemagne. [Calculs effectués sur base du bulletin hebdomadaire du pétrole de la Commission européenne du 3.02.2020 : <https://ec.europa.eu/energy/en/data-analysis/weekly-oil-bulletin>].

²⁴ La règle du double comptage est prévue à l'alinéa 3 de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009, relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE.

Composantes des droits d'accise sur les produits pétroliers



Source : Chambre de Commerce

Les deux premières composantes sont affectées au budget de l'Etat en tant que recettes fiscales non-affectées²⁵, tandis que l'accise « contribution sociale » alimente directement le Fonds pour l'Emploi²⁶, l'accise « contribution changement climatique » alimentant le Fonds Energie et Climat²⁷. Ainsi, pour ces deux dernières composantes, les produits afférents peuvent uniquement être alloués à des dépenses données.

La loi du 20 décembre 2019 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2020²⁸ fixe un nouveau plafond du montant des droits d'accise selon les carburants.

Plafonds des droits d'accise par carburant

		Droit d'accise commun d'accise commun	Droit d'accise autonome	Droit d'accise «contribution sociale»	Droit d'accise «contribution changement climatique»	Total des droits d'accise
Plafonds	Essence sans plomb					
	1.000 litres	245,4146 €	100 €	168 €	50 €	563,4146 €
	1 litre	0,2454 €	0,10 €	0,168 €	0,05 €	0,5634 €
	Gasoil pour particuliers					
	1.000 litres	198,3148 €	130,4852 €	51,20 €	55 €	435 €
	1 litre	0,1983 €	0,1305 €	0,0512 €	0,055 €	0,435 €
	Essence sans plomb					
	1.000 litres	18,5920 €	130,4852 €	51,20 €	55 €	255,2772 €
	1 litre	0,0186 €	0,1305 €	0,0512 €	0,055 €	0,2553 €

Source : Calculs de la Chambre de Commerce d'après les données de la loi du 20 décembre 2019 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2020²⁹.

²⁵ Pour rappel, depuis 2006, les droits d'accise autonomes additionnels sont neutralisés dans l'EMS, c'est-à-dire qu'ils sont exclus du calcul de l'IPCN. Leur hausse n'a dès lors pas d'impact sur le mécanisme d'indexation automatique. Les droits d'accise commun et autonome sont comptabilisés dans le calcul de l'IPCN (Loi du 27 juin 2006 adaptant certaines modalités d'application de l'échelle mobile des salaires et des traitements ; chapitre 2 Neutralisation de certaines taxes, accises, redevances et autres contributions dans l'indice des prix à la consommation publié sur la base 100 au 1^{er} janvier 1948).

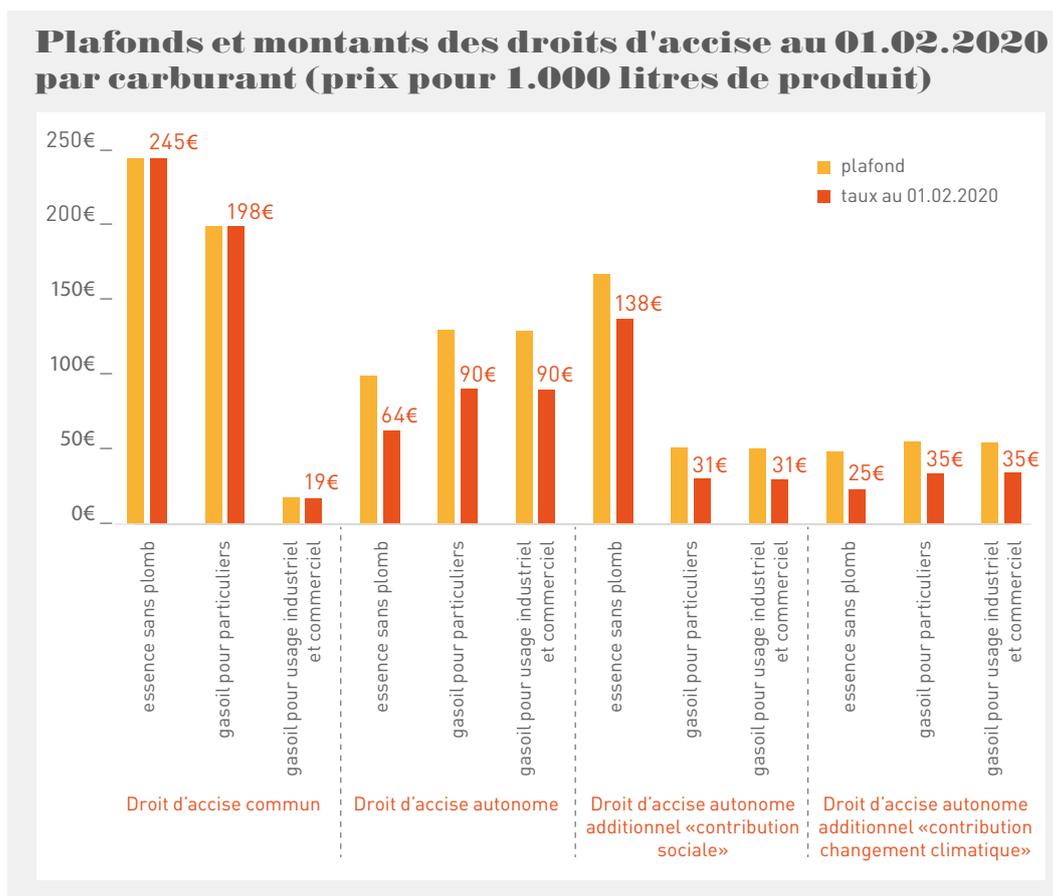
²⁶ Article 7bis de la loi modifiée du 30 juin 1976

²⁷ Article 4 de la loi du 17 décembre 2010 modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004

²⁸ Mémorial A886

²⁹ Recueil douanes et accises du 28.01.2020, p. 219-220, http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/recueil/douanes_accises/20200201

Notons que, comme l'indique le graphique ci-dessous, hormis les droits d'accise commun, le niveau des accises est à ce jour établi en-deçà des plafonds.



Source: Administration des douanes et accises³⁰ et loi du 20 décembre 2019 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2020³¹. Graphique élaboré par la Chambre de Commerce.

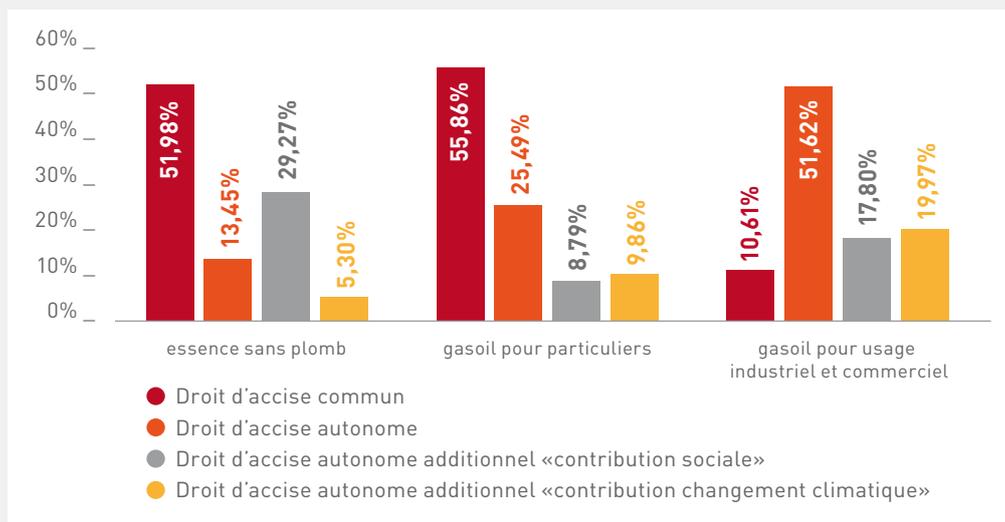
2.3.3 Répercussions sur l'IPCN

Les montants des droits d'accise appliqués depuis le 1.02.2020 sont indiqués dans le graphique qui suit. La majorité de ces montants sont directement répercutés sur l'IPCN via les droits d'accise commun et autonome : 65,43% du montant des accises sur l'essence sans plomb, 81,35% du montant des accises sur le gasoil, et 62,23% du montant des accises sur le gasoil « professionnel », c'est-à-dire destiné à une utilisation industrielle et commerciale.

30 <https://douanes.public.lu/dam-assets/fr/accises/Taux-Accises-LU-2020-02.pdf>

31 Recueil douanes et accises du 28.01.2020, p. 219-220, http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/recueil/douanes_accises/20200201

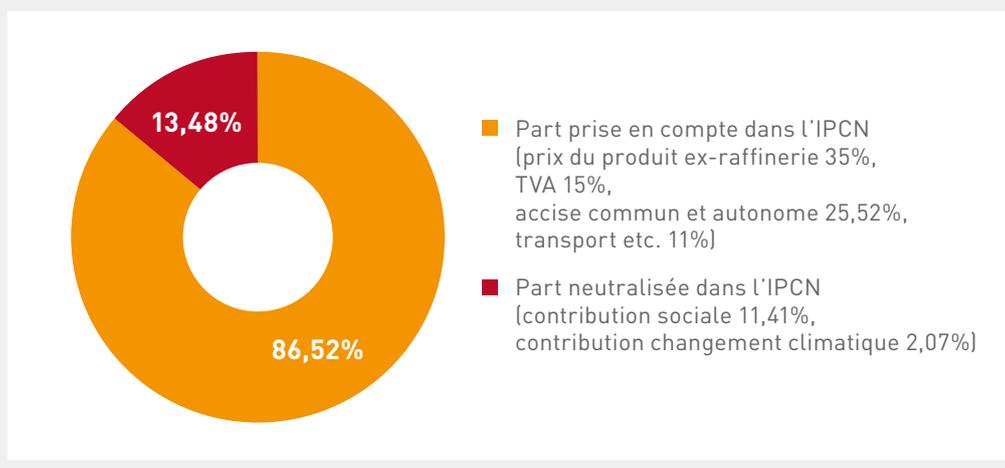
Distribution des différentes accises appliquées depuis le 01.02.2020 par carburant, sur 100% d'accise



Source : Calculs de la Chambre de Commerce.

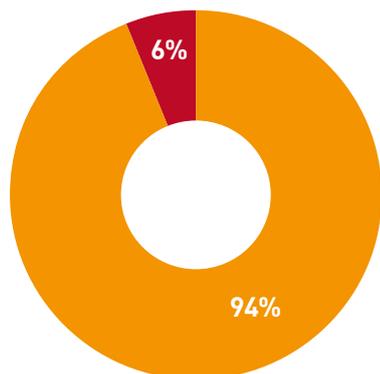
Ainsi, en considérant les compositions du prix à la pompe au 4 février 2020, 86,52% (dont 25,52 points de pourcentage pour les accises) du prix de l'essence sans plomb, et 94% (dont 26,03 points de pourcentage pour les accises) du prix du gasoil pour les particuliers, et 87,91% (dont 19,91 points de pourcentage pour les accises) du prix du gasoil pour les utilisations industrielles et commerciales sont à ce jour directement répercutés sur l'IPCN (cf. les trois graphiques suivants).

Parts du prix à la pompe de l'essence sans plomb incluses et neutralisées dans l'IPCN au 04.02.2020



Source : Calculs de la Chambre de Commerce.

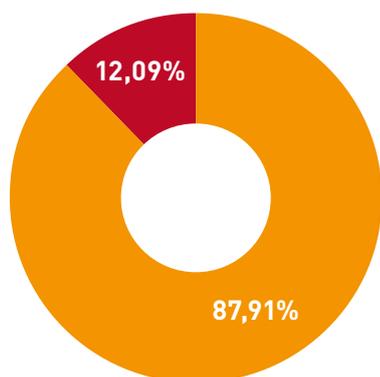
Parts du prix à la pompe du gazoil pour particuliers incluses et neutralisées dans l'IPCN au 04.02.2020



- Part prise en compte dans l'IPCN (prix du produit ex-raffinerie 40%, TVA 17%, accise commun et autonome 26,03%, transport etc. 11%)
- Part neutralisée dans l'IPCN (contribution sociale 2,81%, contribution changement climatique 3,15%)

Source : Calculs de la Chambre de Commerce.

Parts du prix à la pompe du gazoil pour usage industriel et commercial incluses et neutralisées dans l'IPCN au 04.02.2020



- Part prise en compte dans l'IPCN (prix du produit ex-raffinerie 40%, TVA 17%, accise commun et autonome 19,91%, transport etc. 11%)
- Part neutralisée dans l'IPCN (contribution sociale 5,70%, contribution changement climatique 6,39%)

Source : Calculs de la Chambre de Commerce.

« Position de la CC en lien avec l'indexation automatique »



III Position de la Chambre de Commerce en lien avec l'indexation automatique

3.1 Considérations générales sur la hausse continue des droits d'accise sur le carburant

Le projet du PNEC³² adopté par le Conseil des Ministres le 7 février 2020 et rendu public le 12 février 2020 annonce la mesure suivante en faveur de la décarbonisation de l'économie et de l'efficacité énergétique :

TAXATION DU CARBURANT

«Le gouvernement sait que le Luxembourg atteindra uniquement ses objectifs en matière de climat et d'énergie à l'aide de mesures accrues concernant les ventes générales de carburant, et plus particulièrement les exportations de carburant par camion. D'après l'accord de Paris sur le changement climatique et la législation-cadre détaillée de l'UE, les émissions de carbone sont comptabilisées dans le pays de vente du carburant. Les prix du diesel et de l'essence sont bas au Luxembourg par rapport aux pays voisins. **Afin de réduire les exportations de carburant, il est donc essentiel de diminuer progressivement les écarts de prix avec les pays voisins.** Dans ce contexte, il faudra également veiller à réduire la dépendance des finances publiques des recettes provenant de la vente de carburant et à ne pas encourager davantage le transport poids lourds à carburant fossile en envoyant les mauvais signaux. Les recettes incompatibles avec les objectifs de l'accord de Paris seront supprimées.

L'accord de coalition prévoit l'**adaptation de la taxation des produits pétroliers, en particulier des carburants**, en vertu des objectifs de l'accord de Paris. **Les accises sur le diesel (+2 centimes d'euros le litre) et sur l'essence (+1 centime d'euro le litre) ont augmenté une première fois le 1^{er} mai 2019.**

Un comité interministériel (Finances, Environnement, Énergie, Économie) suit et analyse l'évolution des ventes de carburant et l'impact des mesures prises par le gouvernement. En vue de la réalisation des objectifs climatiques, le comité définira des mesures visant à réduire continuellement l'incidence des ventes de carburant sur le bilan GES du Luxembourg, conformément à l'accord de coalition, et proposera régulièrement des mesures d'adaptation au gouvernement. **En cas d'augmentation future, des mesures seront prises pour réduire la préférence injustifiée pour le diesel par rapport à l'essence. [...]**»

Les 2 centimes d'augmentation par litre appliqués au gazoil ont été répercutés, d'une part, via une augmentation de 1 centime/litre sur l'accise autonome commune, et, d'autre part, via une augmentation de 1 centime/litre sur l'accise autonome additionnelle « contribution changement climatique ». En termes d'impact sur l'IPCN, seule la hausse de l'accise « contribution changement climatique » a été neutralisée pour l'EMS et affectée au Fonds Climat et Energie afin d'alimenter les investissements climatiques et la transition écologique. L'autre partie de la hausse a été affectée au budget de l'Etat, et a donc été répercutée sur l'EMS. Un traitement similaire a été réalisé pour la hausse de 1 centime par litre d'essence. Une seconde hausse pour l'été 2020 a été annoncée par le Ministère des Finances.

La Chambre de Commerce ne peut être favorable à la hausse progressive des droits d'accise sur le carburant prévue dans le projet du PNEC et elle en explique les raisons ci-après. En outre, elle regrette que les recettes ne soient pas intégralement allouées au Fonds Climat et Energie³³ via l'accise autonome additionnelle « contribution changement climatique »³⁴ comme c'était le cas lors de la hausse du 1^{er} mai 2019.

³² <https://environnement.public.lu/dam-assets/actualites/2020/02/Projet-du-PNEC-traduction-de-courtoisie-.pdf>; p.83

³³ Le Fonds Climat et Energie, dérivé du Fonds de financement des mécanismes de Kyoto créé par la loi modifiée du 23 décembre 2004, a été créé par la loi du 17 décembre 2010 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011. Il doit être adapté et complété dans le cadre du PL relative au climat, et sert à financer les mesures climatiques mises en place et soutenues par le gouvernement.

³⁴ Le produit de la taxe additionnelle « contribution changement climatique » sur les carburants s'est élevé à 85.000.000€ en 2019. Le budget de l'Etat pour l'année 2020 prévoit que ces recettes augmentent annuellement pour s'élever à 88.550.000€ en 2020, à 89.325.000€ en 2021, à 90.100.000€ en 2022 et à 90.350.000€ en 2023.

3.1.1 Un frein pour le développement du Luxembourg comme centre logistique

La Chambre de Commerce est d'avis que ces mesures vont à l'encontre des initiatives pour développer le territoire luxembourgeois comme centre logistique.

Premièrement, elles diminueraient l'intérêt pour les transporteurs routiers de s'approvisionner au Luxembourg. En effet, la Chambre de Commerce s'interroge quant à l'efficacité et la pertinence de ces mesures, sans différencier les usagers privés et professionnels. Par ailleurs, pour les clients professionnels du secteur de transport, l'allégation du PNEC que « *les prix du diesel (...) sont bas au Luxembourg par rapport aux pays voisins* » est factuellement erronée dans certains cas. En effet, il convient d'opérer une distinction claire entre les « prix à la pompe affichés » et le prix réellement payé *in fine* par les usagers du secteur des transports pour le diesel professionnel, comme décrit au chapitre précédent.

Comme la Chambre de Commerce l'a déjà mentionné dans son avis sur le projet de budget pour l'année 2020, une hausse des carburants continuerait à diminuer l'intérêt pour les camionneurs de s'approvisionner au Luxembourg. Abstraction faite de la déductibilité de la TVA pour les entreprises assujetties, au Luxembourg, n'existant pas de régime de remboursement partiel des accises comme est mis en œuvre dans certains pays, les prix « à la pompe » et « *in fine* pour les professionnels » sont identiques. En raison du remboursement d'une partie des accises pour les transporteurs professionnels en Belgique³⁵, les prix effectifs du gasoil y sont désormais moins élevés qu'au Luxembourg. Dans une moindre mesure, la France, qui dispose également d'un mécanisme de remboursement partiel des accises, se positionne aussi comme un concurrent pour le Luxembourg.

En outre, la Chambre de Commerce craint que ces mesures ne mènent à une simple délocalisation des émissions de GES, puisque la consommation se déplacerait simplement de l'autre côté de la frontière, sans véritable réduction globale des émissions. Or, le carbone ne s'arrête pas aux frontières. En vue des objectifs climatiques ambitieux que le Luxembourg s'est fixé pour 2030, il ne s'agit pas de mettre en œuvre des mesures qui réduisent uniquement les émissions locales et qui grèvent unilatéralement nos équilibres financiers, voire sociaux, sans pour autant contribuer à la décarbonisation dans son ensemble.

D'autant plus que les réductions d'émissions locales pourraient se révéler moins importantes qu'escomptées. En effet, en 2013, 50% des consommateurs de carburant étaient des conducteurs « en transit » (cf. graphique page 10). Une hausse des droits d'accise n'aura qu'un impact très marginal sur la trajectoire de ces personnes, qui s'arrêteront simplement en Belgique au lieu du Luxembourg pour faire le plein. Les conséquences sur les émissions des individus en transit seront ainsi quasi nulles, alors que l'impact sur les recettes de l'Etat très importantes. De plus, le soi-disant « tourisme à la pompe », en plus de ne représenter qu'une partie marginale des consommateurs de carburants (16% en 2013, cf. graphique page 10), va souvent de pair avec le tourisme « du tabac et de l'alcool ». Garder un écart de prix sur le tabac et les boissons alcoolisées considérable avec les pays frontaliers maintiendra ce tourisme actif, ce qui résultera en un impact très marginal sur les émissions de GES.

La Chambre de Commerce encourage donc le gouvernement à mettre en place des mesures alternatives pour renforcer les diminutions d'émissions de GES. A ce jour, en raison d'un manque d'infrastructures, telles que des bornes de recharge ou des modèles économiquement rentables pouvant être utilisés à des fins commerciales, les poids lourds au gaz naturel et à propulsion électrique ne sont pas à même d'être utilisés pour le transport de marchandises. Il n'existe dès lors pas d'alternatives adéquates actuellement.

La Chambre de Commerce réitère donc sa proposition d'introduire des mesures compensatoires/remboursement des droits d'accise pour les conducteurs professionnels au Luxembourg, comme cela est déjà le cas dans d'autres pays membres de l'UE tels que la Belgique, la France, l'Espagne et l'Italie.

³⁵ En Belgique, le « système cliquet » permet d'augmenter les accises sur le carburant. Tous les ans, le montant maximal de l'augmentation est fixé par le gouvernement belge. Ainsi, le montant du droit d'accise sur le gasoil augmente à chaque fois que le prix maximal diminue, et ce jusqu'à ce que le montant annuel total soit atteint. Les professionnels peuvent demander un remboursement de ce montant mensuel. En d'autres mots, ce remboursement ne vise que l'augmentation du droit d'accise spécial intervenue dans le cadre du « système cliquet ». Depuis 2018, les transporteurs peuvent ainsi récupérer 0,2476158€ par litre. Depuis la hausse des droits d'accise sur le gasoil au 1^{er} mai 2019 au Luxembourg, ce dernier est devenu moins cher (après remboursement du « gasoil professionnel ») en Belgique qu'au Luxembourg.

3.1.2 Une double pénalité pour les entreprises dépendantes des carburants routiers

Le mécanisme d'indexation automatique (i.e. EMS) exerce une **pression à la hausse sur les coûts salariaux** relatifs. Ceci crée des différentiels d'inflation défavorables par rapport aux concurrents,

Le mécanisme d'indexation automatique exerce une pression à la hausse sur les coûts salariaux relatifs

ce qui est préjudiciable pour les entreprises. La hausse des coûts salariaux après l'occurrence d'une tranche d'indexation induit à son tour une poussée inflationniste via notamment la consommation, avec un nouveau creusement du différentiel d'inflation par rapport aux principaux partenaires commerciaux à l'exportation. Ceci porte préjudice aux capacités compétitives des entreprises en l'absence de réalisations de gains de productivité proportionnels.

Par ailleurs, la hausse du prix des carburants pour les transporteurs professionnels risque d'être répercutée sur le prix des marchandises qu'ils transportent et acheminent notamment vers les différents points de vente tels que les supermarchés. Les biens devenant ainsi plus onéreux, ceci aura une conséquence sur le pouvoir d'achat des ménages, et *in fine* sur l'inflation du panier actuel.

De plus, comme démontré précédemment, les énergies fossiles représentent 5,10% de l'indice actuel. Une hausse des prix des énergies fossiles de 10% mène donc à une inflation de 0,51 point de pourcentage. En 2016, la Commission européenne³⁶ prévoyait une hausse implicite du prix du pétrole d'environ 3% en moyenne, et celui du prix du gaz naturel d'environ 2% en moyenne par an d'ici à 2030.

Ainsi, une hausse des droits d'accise (non neutralisée dans l'IPCN et non remboursée pour les professionnels luxembourgeois contrairement aux routiers belges et français), couplée au risque de hausses des prix sur les marchés internationaux (subie par les entreprises luxembourgeoises et leurs concurrents belges, français et allemands), et de surcroît associée au système d'indexation propre au Luxembourg (incluant les énergies fossiles), fait que les entreprises nationales, et en particulier celles dont les activités dépendent fortement de l'usage de carburant routier, subissent une « double peine » : le **renchérissement de leurs matières premières**, d'une part, **et une indexation plus rapprochée**, d'autre part.

En perspective des hausses futures des accises sur le carburant (et toutes autres énergies fossiles), si elles doivent voir le jour, la Chambre de Commerce est d'avis qu'il serait judicieux de les instaurer uniquement sous forme d'accise autonome additionnelle « contribution changement climatique », accise qui est neutralisée dans le calcul de l'IPCN. Au-delà de la volonté de ne pas impacter l'EMS, une telle mesure aurait l'avantage d'alimenter davantage le Fonds Climat et Energie qui finance des mesures environnementales, et serait en cohérence avec l'argument du gouvernement sur la raison d'être de la hausse des accises, à savoir, favoriser la décarbonisation et une meilleure efficacité énergétique de l'économie. Il serait intéressant de suivre la logique norvégienne d'utiliser les ressources financières actuelles à des investissements futurs, faisant par ailleurs profiter les générations futures.

36 Source : Commission européenne, 2016, SWD(2016)410 final: Impact Assessment (Analyse d'impact). Accompagnant les documents : COM(2016)861 final, SWD(2016)411 final, SWD(2016)412 final, SWD(2016)413 final. Bruxelles, le 30.11.2016

3.1.3 Un risque de perte de compétitivité face à la concurrence internationale

Une conséquence supplémentaire de la hausse des droits d'accise et le non-remboursement au Luxembourg de la part concernant le diesel professionnel, pourrait être la potentielle perte de compétitivité à laquelle fait face le secteur du transport logistique national.

En plus de la perte de compétitivité face à la Grande Région, il s'agit surtout de celle face aux pays de l'Europe de l'Est. En effet, au vu de la situation concurrentielle en Europe, la part des coûts supplémentaires non répercutée sur le prix des marchandises sera supportée par les entreprises du secteur de la logistique. Ces entreprises ne pourront pas directement investir l'argent dédiée à cette dépense dans des mesures permettant la réduction de la consommation de GES.

Bien que contre d'additionnelles futures hausses des droits d'accise, la Chambre de Commerce préconise néanmoins, si elles devaient avoir lieu, de les accompagner de compensations et d'aides financières pour les entreprises directement impactées, pour les inciter et les assister à renouveler progressivement leur flotte de véhicules et à introduire des mesures écologiques, sans quoi la consommation de diesel ne diminuera pas significativement en raison du manque d'alternatives accessibles à ce jour pour transporter des marchandises sur de longues distances, comme l'hydrogène ou le gaz naturel liquéfié (LPG). Autrement, la pression sur le secteur du transport ne fera que croître.

3.2 Vers un indice cohérent avec les politiques environnementales et de santé publique

3.2.1 La consommation des énergies fossiles soutenue par l'IPCN actuel

La Chambre de Commerce demande de casser durablement le lien entre les énergies fossiles et le système d'indexation automatique. Elle est d'avis qu'il est incohérent de proclamer un soutien à une économie décarbonée, tout en continuant à encourager la consommation de produits fossiles via l'indexation des salaires. La Chambre de Commerce estime donc qu'il serait judicieux d'affiner l'indice actuel (i.e. l'IPCN) à la lumière de la transition vers une économie décarbonée, et donc d'atténuer la (forte) sensibilité de l'indice – et par conséquent des coûts des entreprises – aux énergies fossiles³⁷, comme démontré ci-avant. Elle propose ainsi d'exclure essence, gasoil, gaz et, le cas échéant, également le mazout de l'IPCN actuel³⁸, pour le rendre plus en phase avec les politiques environnementales en vigueur et à venir.

3.2.2 Le principe du pollueur-payeur rendu moins incitatif par l'IPCN actuel

Les taxes et redevances introduites pour certains produits ou services en accord avec le principe du « pollueur-payeur » ont pour but de désinciter à la consommation (abusive) de ces derniers. Ne pas neutraliser le prix de ces services, et notamment leurs hausses – ou tout du moins la hausse des taxes et redevances assujettis – rend ce principe du pollueur-payeur moins incitatif. Il est en effet incohérent de « contre-financer », par le biais de l'échéance d'une tranche indiciaire plus rapprochée dans le temps, les produits et services pour lesquels les politiques souhaitent voir une diminution de la consommation.

La Chambre de Commerce préconise donc d'affiner l'indice actuel en excluant ou neutralisant tout impôt, taxe ou redevance qui s'apparente à l'application du principe du pollueur-payeur, tels que la taxation du CO₂ émis, la tarification de l'eau au prix réel, ou la (hausse des redevances des) collecte(s) des déchets ménagers non triés.

³⁷ Pour rappel, ces énergies fossiles représentent 5,10% de l'indice actuel.

³⁸ Le Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat (PNEC) prévoit en effet un « phasing out » progressif du gaz et du mazout, en renforçant en parallèle l'utilisation de la géothermie.

3.2.3 La santé publique «négligée» dans l'IPCN actuel

La Chambre de Commerce souhaite également attirer l'attention sur le fait que l'indice actuel semble incohérent avec les objectifs de santé publique du gouvernement. Les produits nocifs pour la santé tels que les boissons alcoolisées et le tabac, constituent 3,33% de l'indice général actuel, signifiant que plus de 1 € sur 30 € peut théoriquement être réalloué à leur consommation.

Pondération des boissons alcoolisées et du tabac dans l'IPCN

COICOP-LUX	PONDERATION 2019	
Indice général (base 100 en 2015)	729,70	100%
Spiritueux et liqueurs	3,90	0,53%
Vins	5,60	0,77%
Vins fortifiés	0,70	0,10%
Bières	6,10	0,84%
Cigarettes	5,10	0,70%
Cigares	0,60	0,08%
Autres produits du tabac	2,30	0,32%
TOTAL	24,30	3,33%

Source : STATEC.

Note : En orange clair les boissons alcoolisées, en orange foncé le tabac.

La Chambre de Commerce regrette cette réduction de la désincitation à la consommation de produits pour lesquels des campagnes de prévention pour la santé sont par ailleurs mises en place. A l'instar de l'«indice-santé» en vigueur en Belgique pour le calcul de l'indexation des salaires, qui exclut préalablement le tabac, les boissons alcoolisées et les carburants (à l'exception du LPG), la Chambre de Commerce préconise d'exclure les produits nocifs pour la santé de l'IPCN.

3.3 Ce qu'il faut retenir

Compte tenu des divers arguments avancés, la Chambre de Commerce propose des pistes pour remédier aux impacts négatifs cités en lien avec la hausse progressive des droits d'accise sur le carburant.

Premièrement, la Chambre de Commerce n'est pas favorable à la hausse progressive des droits d'accise, notamment sur les carburants pour les chauffeurs professionnels. Cela risque de mener à une simple délocalisation de la consommation de carburant vers les pays voisins tels que la Belgique (donc sans réel impact sur les émissions globales de GES), tout en ayant un impact négatif sur les recettes de l'État. Par ailleurs, aujourd'hui, aucune alternative n'existe pour les professionnels. L'investissement dans des technologies moins émettrices, et, le cas échéant, ne consommant pas, ou moins, de gasoil est nécessaire, tels que des poids lourds au gaz naturel et à propulsion électrique, ainsi que les infrastructures associées.

La Chambre de Commerce n'est pas favorable à la hausse progressive des droits d'accise

Par ailleurs, couplé au mécanisme d'indexation automatique des salaires, cela engendre une « double pénalité » pour les entreprises, à savoir, la hausse du coût des matières premières (en particulier pour les routiers professionnels) et la hausse induite du coût salarial bien plus rapprochée, via le système d'indexation.

Elle propose donc d'introduire des mesures compensatoires, à savoir, un remboursement des droits d'accise pour les routiers professionnels au Luxembourg, à l'image de ce qu'ont mis en place la Belgique, la France, l'Espagne et l'Italie. Dans un tel contexte, le différentiel d'accise, entre droits d'accise réellement appliqués au Luxembourg et droits d'accise minimaux fixés au niveau européen, pourrait être restitué aux transporteurs.

Deuxièmement, et à titre subsidiaire, la Chambre de Commerce est d'avis qu'il serait judicieux d'introduire toute hausse d'accises sous la forme d'accise autonome additionnelle « contribution changement climatique ». Celle-ci alimente le Fonds Climat et Energie qui finance les mesures environnementales nationales, ce qui est cohérent avec la justification climatique de l'introduction de cette taxe.

Troisièmement, la mesure phare proposée par la Chambre de Commerce est l'adoption d'un « panier durable », où tous les produits fossiles (i.e. essence, gasoil, gaz et mazout), nocifs pour la santé (i.e. boissons alcoolisées et tabac) ou pour lesquels le principe du pollueur-payeur pourrait s'appliquer (i.e. la taxation du CO₂ émis, la tarification de l'eau au prix réel, ou la (hausse des redevances des) collectes des déchets ménagers non triés) seraient exclus de l'IPCN actuel, pour générer un « Indice des Prix à la Consommation Nationale Durable » (IPCND). Un tel panier serait plus juste et cohérent avec les (objectifs de réduction d'émissions de GES des) politiques climatiques et environnementales du gouvernement, ainsi qu'avec les mesures de santé publique, telles que les campagnes de prévention financées par le gouvernement.

En parallèle à l'adoption d'un « panier durable », la Chambre de Commerce juge important de continuer à prendre en compte le prix des produits fossiles (i.e. carburants, gaz et mazout) dans l'allocation de vie chère et les allocations familiales. Ces traitements sont actuellement sujets à l'indexation au même titre que les salaires via l'IPCN. La Chambre de Commerce propose que ces deux traitements soient sujets à l'indexation via un IPCN qui exclurait uniquement les produits nocifs pour la santé et ceux pour lesquels le principe du pollueur-payeur pourrait s'appliquer, au moins tant qu'il n'existe pas d'alternatives suffisamment accessibles en matière de chauffage et de moyens de transport.

RÉDACTION :

Lucie MARTIN-BONNEL
Affaires Économiques
Chambre de Commerce

CONCEPT ET LAYOUT :

Fargo

PRINTED IN
LUXEMBOURG

Avril 2020

CHAMBER
OF COMMERCE
LUXEMBOURG
POWERING BUSINESS

LU  **EMBOURG**
LET'S MAKE IT HAPPEN