

Monsieur Luc Frieden
Formateur du gouvernement
p/a CSV
Secrétariat général
B.P. 826
L-2018 Luxembourg

Luxembourg, le 11 octobre 2023

Monsieur Frieden,

Par la présente, nous souhaitons vous féliciter pour le bon résultat électoral de votre parti politique lors des élections législatives du 8 octobre 2023.

En vue des discussions de coalition et de l'accord potentiel en ressortant, nous nous permettons de vous renvoyer en annexe de ce courrier nos principales recommandations pour la politique de décarbonation dans le secteur des transports pour les années à venir. L'objectif de ces recommandations est de maximiser les réductions des émissions de gaz à effet de serre au niveau global tout en optimisant les coûts de conformité aux objectifs climatiques pour le Luxembourg, dont notamment :

- L'utilisation de la totalité des flexibilités octroyées par le mécanisme européen de l'« Effort Sharing Regulation » dans l'objectif de réduire effectivement les émissions de gaz à effet de serre au moindre coût ;
- La mise en œuvre de mesures politiques en adéquation avec le résultat du secteur en termes d'émissions. Le secteur des transports a déjà largement atteint et même dépassé les objectifs de décarbonation pour l'année 2021, et probablement aussi pour les années 2022 et 2023. Dès lors, la décarbonation du secteur est en bonne voie et de nouvelles mesures, telle que l'augmentation de la taxe CO₂ dans l'objectif de délocaliser davantage les ventes de carburants, ne s'imposent pas actuellement.

Le marché de la mobilité, mais aussi du chauffage, sont en pleine transformation et la décarbonation de ces secteurs est un élément particulièrement important pour réussir la transition énergétique et écologique au Luxembourg. Conscients des enjeux, nous nous tenons à votre disponibilité pour vous apporter nos points de vue et nos propositions pour atteindre les objectifs ambitieux.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur Frieden, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Romain Hoffmann
Président

Annexes :

- Messages politiques du GEML en vue des élections législatives 2023
- Position du GEML concernant l'augmentation de la taxe CO₂ au 1.1.2024
- Position du GEML concernant les modifications des obligations de stockage

Luxembourg, le 20 septembre 2023

Projets de règlement grand-ducaux (PRGD) modifiant le règlement grand-ducal du 17 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers

Position du GEML

Le Groupement Energies Mobilité Luxembourg (GEML) représente les principaux fournisseurs et distributeurs de produits énergétiques pour la mobilité et le chauffage. Le marché de la mobilité, mais aussi du chauffage, sont en pleine transformation et les acteurs du secteur se positionnent de plus en plus sur le marché des énergies alternatives bas carbone.

Le gouvernement propose de modifier les règles applicables en matière de stockage obligatoire pour les fournisseurs de produits pétroliers moyennant deux règlements grand-ducaux, qui proposent des modifications en deux étapes, à savoir des modifications à partir du 1.1.2024 et des modifications à partir du 1.10.2024 :

1. Niveau minimum de stocks de sécurité par territoire, exprimé en jours

	Aujourd'hui	1.1.2024
National	8 jours	10 jours
Régional	37 jours	35 jours *
Européen	0 jours	0 jours
TOTAL	93 jours	93 jours

* Obligation de maintenir des stocks de sécurité dans au moins 2 pays voisins avec un minimum de 10 jours par pays

2. Définition du rayon du territoire régional

	Aujourd'hui	1.10.2024
Rayon du territoire régional	230 km	185 km *

* Inclusion du territoire national dans le territoire régional

Le GEML soutient l'objectif visé par les initiatives législatives en question, à savoir l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement pour les produits pétroliers au Luxembourg. Cependant, nous souhaitons rendre attentif sur les impacts que risquent d'avoir les modifications proposées.

- Concurrence

Avec une réduction du rayon définissant le « territoire régional » (i.e. de 230km à 185km), le PRGD réduit la concurrence dans le marché du stockage, en réduisant le nombre de dépôts éligibles au stockage de sécurité. L'offre de dépôt est donc réduite et les fournisseurs de produits pétroliers risquent de se retrouver face à un marché d'autant plus oligopolistique. Cette situation s'aggrave d'autant plus qu'un dépôt au Luxembourg sera officiellement fermé prochainement. Déjà aujourd'hui, il y a des membres de notre association qui ont des difficultés à contracter les quantités nécessaires.

- **Augmentation des coûts**

En conséquence d'une réduction du rayon définissant le territoire régional, l'offre de stockage est réduite et il risque d'y avoir des augmentations de coûts au vu du manque de concurrence dans le marché. Ces coûts devront être répercutés aux clients finaux moyennant l'augmentation structurelle du prix à la pompe. Alors qu'une nouvelle augmentation de la taxe CO₂ au 1.1.2024 est proposée par le gouvernement, les PRGD risquent d'augmenter de façon structurelle les prix à la pompe et de soutenir davantage l'inflation.

Finalement, si le gouvernement insiste à faire ces changements, il faudrait que les délais de mise en application soient allongés pour donner aux opérateurs au moins 12 mois entre le moment de la mise en vigueur des changements législatifs et le devoir des opérateurs de se conformer aux nouvelles obligations.



La décarbonation du secteur des transports : Faire plus pour la protection du climat avec moins de moyens financiers – La délocalisation des émissions comme mesure de tout dernier recours

Messages du GEML en vue des élections législatives de 2023

1. Préface

Le Groupement Energies Mobilité Luxembourg (GEML) représente les principaux fournisseurs et importateurs d'énergies pour la mobilité et le chauffage au Luxembourg. Le marché de la mobilité, mais aussi du chauffage, sont en pleine transformation et les acteurs se positionnent de plus en plus sur le marché des énergies alternatives bas carbone. Le secteur des énergies de la mobilité représente environ deux tiers de la consommation finale d'énergie au Luxembourg (voir annexe I) et compte aujourd'hui environ 3'600 emplois, dont la très grande partie dans le réseau de stations-services (environ 240 stations en 2022). L'activité liée au «convenience store» est devenu aujourd'hui un élément essentiel de la rentabilité des fournisseurs, et contribue, ensemble avec l'activité de distribution des énergies de la mobilité, significativement aux recettes fiscales de l'Etat (environ 1,5-1,7 milliard € en 2022, représentant un peu moins de 10% des recettes de l'Etat).

Vu la méthodologie de comptabilisation européenne attribuant les émissions liées aux carburants à l'Etat-membre dans lequel les carburants sont vendus, la part importante du secteur dans le bilan national des gaz à effet de serre n'est pas représentatif des émissions intrinsèques au transport au Luxembourg, comme environ 70% des ventes sont destinées à des non-résidents. Cette particularité fait du secteur des énergies de la mobilité un acteur incontournable de la transition énergétique et les fournisseurs contribuent aujourd'hui à la décarbonation du secteur surtout par l'ajout de carburants renouvelables aux carburants traditionnels et la distribution d'énergies alternatives bas carbone (électricité, hydrogène, carburants 100% renouvelables). La contribution potentielle à court terme de ces vecteurs étant limitée (voir point 2), l'atteinte des objectifs climatiques ambitieux nécessite des mesures de politique climatique. Afin d'éviter un renchérissement du prix de la mobilité à outrance et de le rendre moins accessible, il sera essentiel de mettre en œuvre des mesures de politiques climatiques qui limitent le coût de conformité du secteur de transport aux objectifs 2030, tout en cherchant l'impact le plus important en termes de réduction des gaz à effet de serre.

2. La contribution du secteur des énergies de la mobilité à la décarbonation du secteur des transports

Les fournisseurs d'énergies de la mobilité au Luxembourg contribuent aujourd'hui aux objectifs climatiques par l'ajout de carburants renouvelables et durables aux carburants traditionnels et par la vente d'énergies alternatives bas carbone comme l'électricité pour mobilité électrique ou encore l'hydrogène. Cependant, certains freins limitent la contribution potentielle de ces leviers aux objectifs à court terme (2030) :

- *Des possibilités limitées en ce qui concerne l'ajout de carburants renouvelables et durables* : Le Luxembourg ne dispose pas d'infrastructures de mélange pour ajouter des carburants renouvelables aux carburants traditionnels et est donc dépendant des produits venant de l'extérieur. Par ailleurs, des normes de qualité pour les carburants limitent fortement l'ajout de carburants renouvelables et durables ;
- *Le manque d'attractivité des prix des carburants renouvelables* : Alors que les possibilités de mélange de carburants renouvelables aux carburants traditionnels s'avèrent plutôt limitées au Luxembourg, les carburants 100% renouvelables et durables pourraient constituer un levier important pour la décarbonation du transport professionnel, notamment pour une phase de transition en attendant l'émergence d'une technologie de décarbonation dominante. Or, les carburants 100% renouvelables ont un coût environ 2 à 3 fois plus élevé que les carburants traditionnels. Le manque d'un cadre fiscal et économique incitatif limite l'émergence d'une demande critique dans le marché et donc la rentabilité pour la distribution des carburants 100% renouvelables ;
- *Le manque d'un cadre légal, réglementaire et fiscal adéquat pour accélérer le déploiement de bornes de recharge* : Une partie importante des entreprises membres du GEML investissent aujourd'hui des sommes considérables dans le déploiement d'une infrastructure de recharge pour mobilité électrique, notamment dans le déploiement de bornes rapides. L'espace restreint sur les stations-services, des freins réglementaires et le manque de mesures incitatives suffisantes empêchent un déploiement accéléré du réseau de charge. Par ailleurs, les contrats de concessions autoroutières ne sont aujourd'hui pas conçus pour promouvoir et supporter le déploiement d'une infrastructure de recharge (privée) sur les aires d'autoroutes.

3. Nos constats par rapport à la politique climatique actuelle dans le secteur des transports

Prenant en compte cette situation, on comprend que le potentiel intrinsèque de décarbonation du secteur est relativement limité. Pour réaliser les ambitions, des mesures de politique climatique s'imposent. Pour atteindre les objectifs ambitieux à l'horizon 2030 dans le secteur des transports, la politique actuelle met, dans ses projections, un accent considérable **sur la délocalisation des ventes de produits pétroliers** vers des pays tiers. En effet, compte tenu des distances courtes à parcourir à travers le Luxembourg, les transporteurs en transit vont se ravitailler majoritairement au Luxembourg si le prix est compétitif, ou il ne restera qu'une minorité qui se ravitaillera au Luxembourg si la perte de compétitivité devient trop importante. Dès lors, la délocalisation des ventes de produits pétroliers moyennant l'augmentation des taxes (p.ex. taxe CO₂) permet certes d'alléger le bilan des émissions au Luxembourg, en délocalisant les émissions dans le bilan de pays tiers, mais **sans pour autant ayant un effet positif sur la protection du climat**. Le Luxembourg a déjà perdu considérablement en compétitivité avec la hausse des accises de mai 2019 et l'introduction (en 2021) et l'augmentation (en 2022 et 2023) de la taxe CO₂ et il est aujourd'hui nettement plus attractif pour un transporteur professionnel de se ravitailler en Belgique. On peut noter que les statistiques de passage de transporteurs professionnels aux frontières témoignent d'un trafic stable sur les dernières années alors que les ventes de diesel ont fortement baissé sur la période 2018-2022 (i.e. -50% de ventes de diesel sur les autoroutes, -30% de diesel au total). **Le Luxembourg subit donc les nuisances du trafic de transit et les coûts y liés, tout en perdant des recettes fiscales considérables. En effet, on peut estimer les pertes fiscales liées à la seule baisse des volumes de ventes à environ 250 millions € pour l'année 2022 (par rapport à 2018) et ceci sans compter les pertes fiscales liées à la baisse liée des ventes de produits accisés tel que le tabac.** Le prélèvement de la taxe CO₂ sur les produits énergétiques ne permet pas non plus de compenser les pertes liées aux accises du transporteur professionnel (voir annexe 3), d'autant plus que, avec la progression de la décarbonation, ce montant est voué à baisser dans le temps.

Outre l'effet sur les finances publiques, cette politique met à risque les investissements importants réalisés par les acteurs du secteur les dernières années, tout comme l'emploi dans le secteur, qui compte aujourd'hui quelques 3600 emplois. Par ailleurs, une perte de compétitivité trop rapide du secteur limitera ses possibilités d'investissements dans la transition énergétique.

4. Nos propositions pour la future politique climatique dans le secteur des transports

Les entreprises membres du GEML soutiennent les engagements de l'accord de Paris et les objectifs climatiques à l'horizon 2030 et ont l'ambition d'accompagner la transition énergétique. Le défi pour réaliser les ambitions en termes de réduction des émissions tout en tenant compte du besoin croissant d'énergie est énorme et le secteur pétrolier est, et veut être un acteur important pour apporter des solutions.

Optimiser les coûts de conformité aux objectifs climatiques – Des alternatives à la délocalisation des émissions existent !

Les coûts pour décarboniser l'économie luxembourgeoise, y compris le secteur des transports, sont considérables. Afin d'éviter un renchérissement du prix de la mobilité à outrance et de le rendre moins accessible, il sera essentiel de mettre en œuvre des mesures de politiques climatiques qui limitent le coût de conformité du secteur de transport aux objectifs 2030, tout en cherchant l'impact le plus important en termes de réduction des gaz à effet de serre. Une transition responsable devra se faire de façon efficiente et efficace, tant en termes de coûts qu'en termes d'impact sur la protection du climat, et ainsi limiter le risque d'augmentation de la pauvreté énergétique et/ou de la pauvreté de mobilité. Une telle approche reflète aussi l'esprit du cadre européen en matière de protection du climat, le conseil de l'UE ayant déjà conclu en 2014, dans le cadre de l'« Effort Sharing Regulation », que l'« objectif de réduction des émissions devra être atteint collectivement par l'Union de la manière la plus efficiente possible en termes de coûts (i.e. « cost-effective ») ».¹

Au vu de la spécificité du secteur des transports luxembourgeois en termes d'émission de GES et de l'échéance très courte pour la réalisation des ambitions à l'horizon 2030, le nombre de mesures pouvant contribuer de façon significative à l'objectif est relativement limité. Une analyse, en annexe de ce document, permet de comparer les coûts de conformité aux objectifs climatiques 2030 de la *délocalisation des émissions* comparé à la *compensation d'émissions* moyennant le mécanisme de flexibilité européen. Il en ressort que le coût d'opportunité de la délocalisation des ventes de produits pétroliers est considérablement plus élevé que le coût de conformité aux objectifs moyennant la compensation d'émission, alors que l'utilisation de la totalité de la flexibilité octroyée par le mécanisme européen de l'« Effort Sharing Regulation » (ESR) permet d'atteindre **environ 40% de l'objectif du secteur des transports et environ 28% de l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030** (p.r. à 2005). Outre le coût, le financement des compensations d'émissions permet de réaliser des projets de décarbonation dont l'impact sur la réduction réelle des émissions est bien plus important que la délocalisation des émissions. **Le Luxembourg a signalé en 2019 son intention à la Commission européenne d'utiliser la quantité maximale de cette flexibilité et le GEML encourage les partis politiques du futur gouvernement de maintenir cette approche pour les périodes de mise en conformité prévues dans le cadre de l'ESR en 2024 et en 2027.**

Dans le même ordre, la directive relative aux énergies renouvelables permet aux Etats membres de convenir du transfert statistique d'une quantité définie d'énergie produite à partir de sources renouvelables d'un Etat membre à l'autre. Le Luxembourg a récemment conclu un tel accord de coopération avec le Danemark pour investir dans des nouveaux projets dans le domaine des énergies renouvelables. L'étude en annexe montre là-aussi que les coûts d'opportunité de la délocalisation des émissions sont considérablement plus élevés comparé aux coûts de conformité aux objectifs climatiques de la coopération par transfert statistique (voir annexe 2). Le fait d'acheter des certificats a en plus le grand avantage qu'ils sont issus de projets qui **apportent une vraie réduction de CO₂**, ce qui les distingue positivement pour le climat par rapport à la délocalisation des ventes de carburant en transit. Le GEML encourage les partis politiques du futur gouvernement d'utiliser au maximum la capacité de transferts statistiques existants pour l'objectif national et de conclure de nouveaux accords avec les Etats membres pour la période 2026 à 2030.

¹ REGULATION (EU) 2018/842

Avec un objectif climatique national déjà plus élevé, le Luxembourg risque de perdre en compétitivité et il devient d'autant plus important de réaliser les ambitions politiques de façon « cost-effective ».

Un cadre fiscal et légal attractif pour les carburants hautement renouvelables (« Lower Emission Fuels »)

Le principal défi de décarbonation du transport professionnel (i.e. poids-lourds) est aujourd'hui d'ordre technologique. Les technologies de batterie, l'hydrogène et les carburants synthétiques ne sont pas aujourd'hui, et probablement pas non plus à court terme, des solutions efficaces et économiquement viables. En attendant une révolution technologique dans ce domaine et l'émergence d'une technologie dominante, les carburants hautement renouvelables peuvent jouer un rôle important. Des avantages fiscaux permettraient de rendre les carburants renouvelables d'autant plus attractifs.

Une neutralité technologique

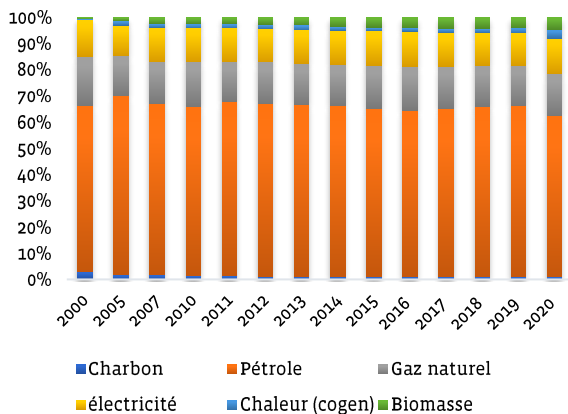
Les décisions politiques s'inscrivant dans le contexte de la transition énergétique doivent conserver une neutralité technologique afin d'inciter l'innovation à tous les niveaux. Les technologies doivent être comparées entre elles en regardant la « Life Cycle Analysis », et qu'il ne faut pas seulement comparer les « Tail Gas Emissions ».

Levons les freins existants pour le déploiement d'une infrastructure de recharge dans le secteur privé

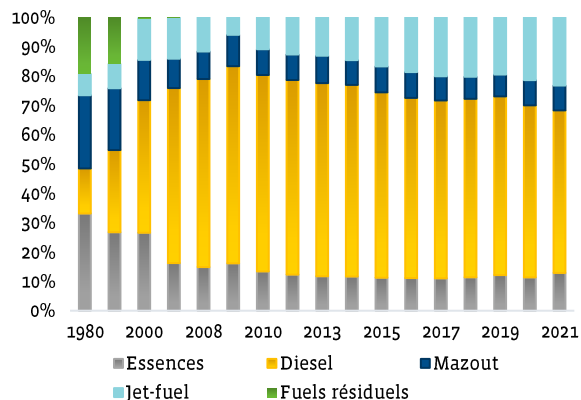
Le réseau des bornes de recharge sur les stations-services répondra à court terme avant tout aux besoins des automobilistes qui ne peuvent pas recharger leur voiture électrique à la maison ou sur le lieu de travail. Or, l'espace réduit sur les stations-services est un frein au développement de l'infrastructure de recharge. D'un côté, les extensions d'espace sont très difficiles à réaliser, notamment dans les environnements urbains, et l'espace existant ne laisse que peu de places pour l'installation de bornes. Dès lors, le stationnement prolongé ou le stationnement non autorisé sur les places réservées à la mobilité électrique créent une réelle problématique pour les gestionnaires des stations-services, qui ne disposent pas de base légale qui leur permettrait d'intervenir. Ainsi, la création d'une telle base juridique permettrait d'adresser une problématique qui devient plus prononcée avec l'augmentation des voitures électriques dans le parc automobile. Par ailleurs, la réduction des charges administratives et la facilitation d'extension de terrains pour installer des bornes de recharge permettrait d'accélérer le déploiement. Finalement, une reconception des contrats de concessions autoroutières de façon à inciter l'installation de bornes serait un levier important pour le développement de l'infrastructure de recharge.

Annexe I - Le secteur des énergies de la mobilité

La part des produits pétroliers dans la consommation finale d'énergie au Luxembourg a légèrement diminué en 2020 mais **représente encore environ 2/3** des sources d'énergies consommées. Les parts de marché du diesel ont progressivement diminué sur les 10 dernières années, alors que le jet-fuel représente une part de plus en plus importante sur la même période.

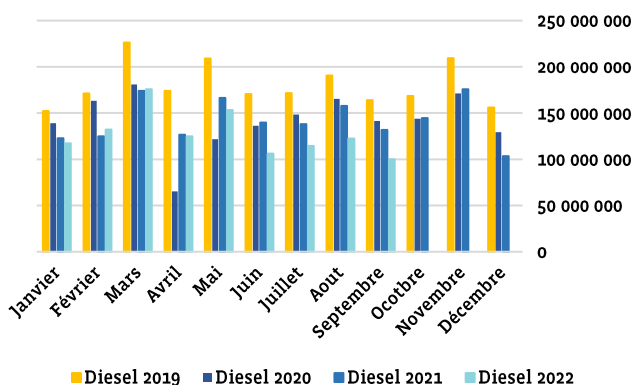


Consommation finale d'énergie, Luxembourg, 2000-2020, en %



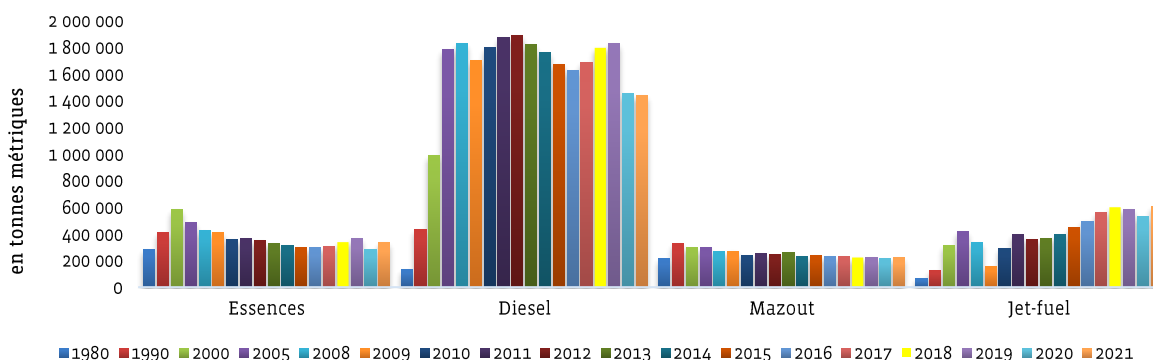
Décomposition du marché pétrolier, Luxembourg, 1980-2021, en %

L'augmentation des accises en 2021, ainsi que l'introduction (en 2021) et les augmentations (en 2022 et en 2023) de la taxe CO2 ont déjà engendré une forte **perte de compétitivité** du secteur face aux pays voisins, notamment au niveau des transporteurs professionnels. La crise sanitaire et la guerre en Ukraine ont également eu un impact important sur les volumes de ventes de produits pétroliers au Luxembourg. Ainsi, les ventes de diesel ont **baissé d'environ 31% entre 2018 et 2022**. Au niveau des ventes de diesel aux poids-lourds sur les stations-services autoroutières, on peut même témoigner d'une baisse de **52%** sur la même période.



Ventes de diesel, Luxembourg, 2019-2022, en litres

Finalement, le secteur des énergies de la mobilité représente environ **3'600 emplois** au Luxembourg (surtout stations-services) et **environ 2 milliards € de recettes fiscales** par année (produits pétroliers, tabac, alcool).



Evolution des ventes des produits pétroliers, Luxembourg, 1980-2022, en tonnes métriques

Annexe 2 - Calcul approximatif sur le coût de la conformité aux objectifs climatiques européens 2030

- Considérations à prendre en compte :
 - Le [règlement sur la répartition de l'effort](#) (« Effort Sharing Regulation ») permet à onze États membres, dont le Luxembourg, d'utiliser une quantité limitée de quotas du système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) pour compenser les émissions dans les secteurs relevant de la répartition de l'effort entre 2021 et 2030. Il s'agit des États membres dont les objectifs nationaux de réduction sont **nettement supérieurs à la moyenne de l'Union et à leur potentiel de réduction efficace au regard des coûts**, ou qui n'ont pas alloué de quotas du SEQE de l'UE à titre gratuit aux installations industrielles en 2013. La limite maximale pouvant être utilisée chaque année au cours de la période 2021-2030 est fixée à **4%** des émissions de chaque pays relevant de la répartition de l'effort en 2005 et la quantité totale maximale pour l'ensemble des onze pays admissibles est limitée à 107 millions de tonnes. Le Luxembourg a notifié en 2019 son intention d'utiliser la totalité de cette flexibilité. Les États membres pourront demander des révisions à la baisse de leurs pourcentages pour les années ultérieures au cours de la période de mise en conformité en 2024 et 2027, respectivement (Article 4 et 6 du règlement);
 - La [directive européenne relative à l'objectif d'énergies renouvelables](#) prévoit expressément que les États membres peuvent convenir du transfert statistique d'une quantité définie d'énergie produite à partir de sources renouvelables d'un État membre à un autre État membre (Article 8 de la directive);
 - Spécificité du marché du transport luxembourgeois et international : Comme les camionneurs en transit peuvent choisir l'endroit du ravitaillement, et compte tenu des distances courtes à parcourir à travers le Luxembourg, les camionneurs en transit vont se ravitailler majoritairement au Luxembourg, soit il n'y a qu'une minorité qui va se ravitailler au Luxembourg.
- Objectifs 2030 à atteindre par le Luxembourg :
 - *Objectif de réduction des émissions en 2030 : -55% d'émissions de CO₂ par rapport à 2005 (selon décision du gouvernement, l'objectif imposé par l'UE est de -50%)*
 - *Objectif d'énergies renouvelables en 2030 : 28%*
- Hypothèses :
 - *Aujourd'hui, la tonne de CO₂ dans l'ETS s'achète entre 80 et 90€/tCO₂. Dans l'hypothèse de notre calcul nous estimons que la tonne de CO₂ s'achète à 100€/tCO₂, afin de prendre en compte une probable augmentation du coût de la tonne de CO₂.*
 - *Nous estimons que les certificats pour la couverture en énergies renouvelables pour l'objectif 2030 s'achètent à environ 30€/MWh, en sachant que :*
 - *les certificats achetés par le gouvernement en Lituanie pour atteindre l'objectif 2020 en matière d'énergies renouvelables étaient de l'ordre de 15€/MWh.*
 - *les certificats achetés par le gouvernement au Danemark pour atteindre l'objectif 2030 en matière d'énergies renouvelables étaient de l'ordre de 14€/MWh.*
- Calcul :
 - *1'000 litres de diesel avec 8,0% de carburants renouvelables (tel qu'imposé par le gouvernement pour 2023) correspondent à :*
 - *2,5 tCO₂*
 - *9,5MWh*

▪ Calcul du coût de la conformité avec les objectifs européens 2030 :

- Il faut d'abord noter qu'il y a déjà aujourd'hui une baisse des ventes de carburants (et donc des émissions de CO₂) de 30% par rapport à l'année 2005. L'objectif de réduction des émissions à atteindre en 2030 est donc de -25%. Il faut donc que 1'000 litres de diesel émettent -25% de CO₂ en 2030 par rapport à 2005. Sachant que 1'000 litres de diesel émettent 2,5 tonnes de CO₂, le « coût pour conformer 1'000 litres de diesel à l'objectif européen » à travers l'utilisation des flexibilités est de :

$$2,5 \text{ tCO}_2 \times 0,25 \times 100 \text{ €/tCO}_2 = 87,5\text{€/1'000 litres diesel}$$

Ceci correspond donc à un « coût théorique » de **87,5€/1'000 litres de diesel** afin que ce volume soit conforme à l'objectif de réduction des émissions de CO₂.

- Afin d'atteindre l'objectif 2030 en matière d'énergies renouvelables (35% dans le PNEC), il faut acheter de la couverture en énergies renouvelables à hauteur de 23%. Le coût pour l'achat de 23% de couverture en énergies renouvelables sur 1'000 litres de diesel :

$$0,23 \times 9,5 \text{ MWh} \times 30 \text{ EUR/MWh} = 65,55\text{€}$$

- Les recettes de l'Etat sur 1'000 litres de diesel aujourd'hui : 428,75€ Accises et environ 50€ de droits de concessions sur les ventes des stations-services autoroutières (TVA déductible pour les transporteurs professionnels), ce qui correspond donc à environ 480€ d'accises par 1'000 litres pour le camionneur professionnel en transit. Pour le client particulier, qui ne peut pas déduire la TVA, l'Etat prélève 428,75€ de droits d'accises et environ 150€ TVA, ce qui revient à environ 580€/1'000 litres.

▪ Conclusions

- A. Le coût de conformité à l'objectif européen 2030 en matière de réduction des émissions de CO₂ pour 1'000 litres de diesel à travers l'achat de certificats serait de **87,5€/1'000 litres**.

➔ Ceci correspond donc à moins de **20% des recettes de l'Etat** provenant des accises sur le diesel (428,75€/1'000 litres pour les camions professionnels).

- B. Le coût de conformité à l'objectif européen 2030 en matière d'énergies renouvelables serait de **65,55€/1'000 litres**.

➔ Ceci correspond donc à un peu plus de **15% des recettes de l'Etat** provenant des accises sur le diesel (428,75€/1'000 litres pour les camions professionnels).

Il est donc possible de se conformer avec les objectifs européens 2030 pour un coût qui correspond à moins de 35% des recettes provenant des accises sur le diesel.

À l'inverse, une hausse trop importante des accises risque d'entraîner la perte de la majorité des ventes de diesel aux camionneurs professionnels, comme ils vont se ravitailler dans les pays avoisinants. Ceci correspond donc à une perte, un coût d'opportunité de 480€ par 1'000 litres, à comparer au coût de conformité aux objectifs européens à travers l'achat de certificats, qui correspond donc à environ 140€ par 1'000 litres.

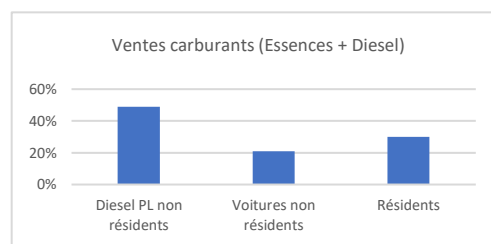
Le fait d'acheter des certificats a en plus le grand avantage, que ces certificats sont issus de projets qui apportent une vraie réduction de CO₂ ce qui les distingue positivement pour le climat par rapport à la délocalisation des ventes de carburant en transit.

Avec la différence importante entre le montant des pertes d'accises et la conformité des objectifs, l'Etat pourra financer par exemple des projets supplémentaires en faveur du climat ou des investissements sociaux.

Annexe 3 – Coût de la délocalisation des émissions par la taxe CO₂ pour les finances publiques

Considérations à prendre en compte :

- Répartition du marché des ventes de carburants (Essences + Diesel) aux résidents vs. ventes aux non-résidents :



Hypothèses :

- Spécificité du marché du transport luxembourgeois et international: Comme les camionneurs en transit peuvent choisir l'endroit du ravitaillement, et compte tenu des distances courtes à parcourir à travers le Luxembourg, les camionneurs en transit soit vont se ravitailler majoritairement au Luxembourg, soit il n'y a qu'une minorité qui va se ravitailler au Luxembourg.
- Supposons qu'une taxe CO₂ à hauteur de 100€/1'000l engendrait la délocalisation de la totalité des ventes de diesel PL non-résidents, les ventes de carburants non-résidents hors poids-lourds resteraient au Luxembourg.

Calcul pour la vente de 1'000l de carburants (Essences + diesel):

- Sur 1'000l de carburants vendus, 490l seraient délocalisés: Cela représente une perte de recettes fiscales, donc un coût d'opportunité (49% x 480€ accises & concessions) d'environ 235€/1'000l
- Sur 1'000l de carburants vendus, 510l apporteront une contribution provenant de la taxe CO₂: Cela représente un gain pour les recettes fiscales (51% x 100€ taxe CO₂) d'environ 50€/1'000l

Conclusion(s) :

Sur l'ensemble des carburants vendus au Luxembourg, les recettes fiscales liées à la taxe CO₂ sur les carburants ne permet pas de compenser la perte des recettes d'accises liées à la perte de compétitivité sur le marché des poids-lourds.

Application de la méthodologie de calcul pour l'année 2022 :

- Litres de carburants vendus en 2022 (Diesel + Essences) : 1'922'125'000 litres
 - o Entre 2018 et 2022, les ventes de diesel PL ont baissé de 50% à cause de la perte de compétitivité p.r. à la Belgique
- Quantité de gaz naturel assujettie à la taxe CO₂ : 4,865 TWh
 - o Gaz naturel importé en 2022 : 6,865 TWh
 - o Gaz naturel consommé par entreprises ETS : environ 2 TWh
- Taxe CO₂ en 2022 :
 - o Diesel: 61,5€/1'000l, sans prise en compte de l'ancienne contribution changement climatique de 35€/1'000l
 - o Essences : 55€/1'000l, sans prise en compte de l'ancienne contribution changement climatique de 25€/1'000l

Diesel PL non résidents délocalisé p.r. à 2018 (24,5%)	480 531 (kl)
Diesel PL non résidents restant (24,5%)	461 310 (kl)
Autres non résidents + résidents (51%)	980 284 (kl)
Gaz naturel assujetti à la taxe CO ₂	4 865 000 (MWh)

Pertes liées à la délocalisation du diesel PL non résidents (-50% des ventes de diesel PL entre 2018 et 2022)	230 655 000 €
Recettes liées à la taxe CO ₂ sur le diesel PL non résident restant	28 370 565 €
Recettes liées à la taxe CO ₂ sur les autres non résidents + résidents	58 817 025 €
Recettes liées au gaz naturel assujetti à la taxe CO ₂	19 460 000 €

Luxembourg, le 18 septembre 2023

Projet de règlement grand-ducal (PRGD) relatif à l'augmentation de la taxe CO₂ au 1^{er} janvier 2024

Position du GEML

Le Groupement Energies Mobilité Luxembourg (GEML) représente les principaux fournisseurs et distributeurs de produits énergétiques pour la mobilité et le chauffage. Le marché de la mobilité, mais aussi du chauffage, sont en pleine transformation et les acteurs du secteur se positionnent de plus en plus sur le marché des énergies alternatives bas carbone.

Le GEML regrette la proposition d'augmenter la taxe CO₂ sur les produits énergétiques de 5€/tCO₂ au 1^{er} janvier 2024 et demande au gouvernement de renoncer à cette mesure qui n'aura aucun effet positif sur la protection du climat.

Le secteur des transports est un des seuls secteurs, concernés par la loi climat de 2020, à **déjà avoir atteint, et même largement dépassé son objectif de réduction** des émissions pour l'année 2021 (voir annexe, point 1). De ce point de vue, et sachant que ni la Belgique, ni la France ont annoncé de mesures pour 2024 qui pourraient affecter le différentiel de prix des produits pétroliers, il n'y a, dans le cadre des objectifs climatiques à l'horizon 2030, à ce stade aucune urgence de rendre le Luxembourg encore moins attractif dans l'objectif de délocaliser encore plus de ventes et les émissions y liées vers des pays tiers. L'augmentation de la taxe CO₂ ne contribuera donc uniquement à alourdir le coût de la mobilité sans engendrer une réduction des émissions au niveau global.

En effet, il convient de rappeler que la **délocalisation des ventes de produits pétroliers vers des pays tiers** moyennant l'augmentation de taxes **n'a aucun effet positif sur la protection du climat**, alors qu'elle ne fait que déplacer les émissions d'un bilan national vers un autre. De par sa situation géographique centrale, le Luxembourg fera toujours face au même transit, mais les camionneurs se ravitailleront dans les pays voisins si les prix ne sont pas compétitifs sur le territoire luxembourgeois. Un autre effet négatif de cette augmentation de la taxe CO₂ est de renchérir la mobilité pour ceux qui ne peuvent pas profiter du transport public pour leurs déplacements essentiels et qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture électrique.

Ainsi, depuis l'augmentation des accises au 1^{er} mai 2019 et l'introduction (en 2021) et l'augmentation (en 2022 et en 2023) de la taxe CO₂, le Luxembourg a déjà considérablement perdu en compétitivité, notamment par rapport à la Belgique qui pratique un remboursement des accises sur le diesel destiné aux poids-lourds. Cette **perte de compétitivité** a engendré des **réductions significatives des ventes au Luxembourg**, les ventes de diesel ayant globalement baissé de 30% entre 2018 et 2022, et même de 50% au niveau des ventes autoroutières (voir annexe, point 2) ! Il convient aussi de noter que l'année 2023 ne s'annonce pas mieux en termes de ventes par rapport aux années de crises 2021 et 2022, et les pertes de volumes par rapport à 2018 peuvent donc être assimilées en grande partie à la perte de compétitivité dès 2019. Une **nouvelle augmentation des accises de 5€/Co₂ ne fera donc qu'accélérer la délocalisation des ventes** et risque d'entraîner à très court terme la perte de la totalité des volumes restants qui sont encore vendus aux transporteurs en transit.

Finalement, outre l'impact sur l'activité des fournisseurs d'énergies pour la mobilité, une nouvelle augmentation de la taxe CO₂ au 1^{er} janvier **impactera négativement les finances publiques**, alors que les recettes supplémentaires de la taxe CO₂ sur les produits énergétiques ne permettront **pas** de compenser les pertes de recettes fiscales liées à la délocalisation des ventes de produits pétroliers vers des pays tiers. En temps de crise et d'inflation élevée, il nous semble peu prudent ou opportun de « forcer » une accélération de la délocalisation des ventes pour laquelle il n'y a **pas de nécessité absolue par rapport aux objectifs climatiques**, qui aura un **coût d'opportunité important pour les finances publiques** mais qui n'aura **aucun effet positif sur la protection du climat !**

1. Comparaison objectifs sectoriels de décarbonation : Loi climat vs. Bilan des émissions 2021

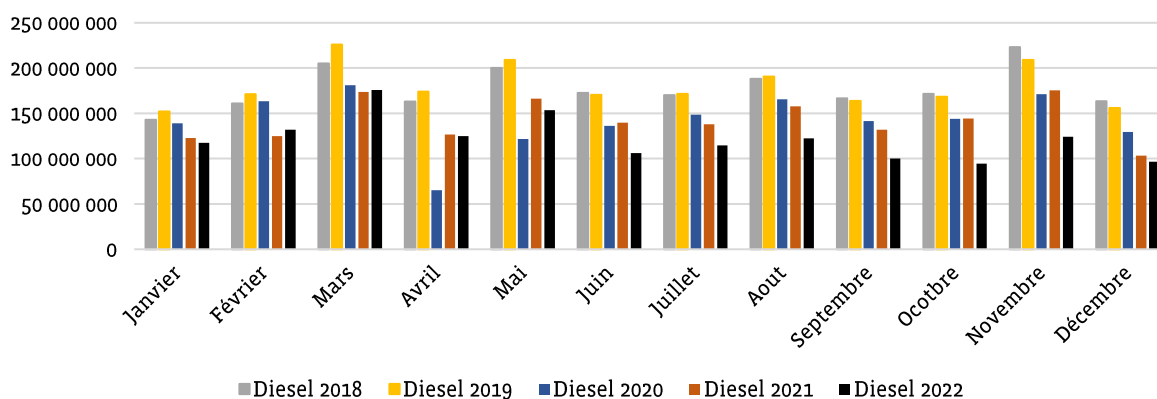
Tableau 1 : Comparaison des objectifs sectoriels de décarbonation : Loi climat vs. Bilan des émissions, 2021, en ktCO₂

Secteur	Base (mesuré) 2019 [ktCO ₂]	Projected 2021 in 2019 [ktCO ₂]	Mesuré en 2021 [ktCO ₂]	Delta projection vs. Réalisé
Industrie de l'énergie & manufacturier, construction	504,00	455,00	594,00	↑ 31%
Transport	6106,00	5279,00	4919,00	↓ -7%
Bâtiments résidentiels et tertiaires	1639,00	1497,00	1647,00	↑ 10%
Agriculture et sylviculture	762,00	760,00	720,00	↓ -5%
Traitement des déchets et des eaux usées	198,00	189,00	192,00	↑ 2%
Total	10116,00	8180,00	8072,00	-1%

Source : Bilan 2021 des émissions, Administration de l'environnement

2. Evolution des volumes de ventes

Graphique 1 : Evolution des ventes de diesel 2018 à 2022, par mois, en litres



Source : Administration des douanes et accises

Tableau 2 : Evolution des ventes totales de diesel sur les autoroutes + proportion diesel Poids-Lourds (PL), 2018-2022, en litres

	2018	2019	2020	2021	2022
Ventes totales Diesel autoroutes (en litres)	669 985 731	669 660 261	533 171 493	488 704 409	357 067 790
Ventes PL Diesel autoroutes (en litres)	515 247 478	513 425 652	431 974 391	378 309 683	246 528 624
Proportion Diesel PL autoroutes (en %)	77%	77%	81%	77%	69%

Source : Administration des douanes et accises