

N° 8290²

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification

1° de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;

2° de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(2.11.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de fixer les taux maximums pour les années à venir du droit d'accise autonome additionnel sur les différents produits énergétiques (taxe CO₂), de sorte à atteindre les 45 euros la tonne de CO₂ en 2026, tel que prévu par le projet de mise à jour du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) adopté par le Conseil du Gouvernement le 21 juillet 2023¹.

Le Projet prévoit par ailleurs d'augmenter de 24 euros par mois le « crédit d'impôt CO₂ » (ci-après le « CI-CO₂ ») dès le 1^{er} janvier 2024², introduit à la suite de l'Accord tripartite du 3 mars 2023³ pour compenser socialement la taxe CO₂ pour les revenus allant jusqu'à 80.000 euros bruts par an. Le montant plein du CI-CO₂ (pour les revenus allant jusqu'à 40.000 euros bruts par an) s'élèvera dès lors à 168 euros par mois à partir du 1^{er} janvier 2024.

En bref

- La Chambre de Commerce prend acte des taux maximums fixés en matière de droit d'accise autonome additionnel sur les différents produits énergétiques (taxe CO₂), ainsi que de la hausse du CI-CO₂, tel que prévu par l'Accord tripartite du 3 mars 2023.
- Elle renvoie à son avis concernant le Projet de règlement grand-ducal afférent au présent Projet, concernant ses recommandations en matière de taxe CO₂ et de mesures à prévoir en parallèle.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

*

1 Lien vers le Projet de mise à jour du PNEC sur le portail de l'environnement

2 Le CI-CO₂ a été introduit via la loi du 5 juillet 2023 portant modification 1° de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ; 2° de la loi modifiée du 12 mai 2022 instaurant une compensation financière permettant la réduction temporaire du prix de vente de certains produits pétrolier (ci-après la « loi du 5 juillet 2023 »).

3 Accord entre le Gouvernement, l'Union des Entreprises Luxembourgeoises (UEL) et les organisations syndicales LCGB, CGFP et OGBL à l'issue de la réunion du Comité de coordination tripartite du 3 mars 2023.

CONSIDERATIONS GENERALES

Concernant la fixation des taux maximums de la taxe CO₂

En parallèle du système ETS⁴ pour les installations fortement émettrices couvertes par ce système, une taxe CO₂ a été introduite au Luxembourg en 2021 – à 20 euros la tonne de CO₂ – pour tous les autres secteurs non couverts par ce système (secteurs non-ETS). Elle a été augmentée de 5 euros par an jusqu'en 2023, et se situe actuellement à un niveau de 30 euros la tonne de CO₂.

Selon le Gouvernement, cette tarification du carbone doit aider le Grand-Duché à atteindre ses objectifs climatiques (-55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 2005, pour les secteurs non-ETS). A noter qu'une augmentation de la taxe CO₂ de 5 euros la tonne correspond à une augmentation du prix des carburants routiers de 1,1 à 1,2 centime d'euro par litre. Les recettes générées par la taxe CO₂ sont versées au Fonds climat et énergie⁵, et servent pour moitié à financer les mesures climatiques et de transition énergétique, et pour l'autre moitié à financer des mesures de compensation sociale.

Le projet de mise à jour du PNEC, adopté par le Conseil du Gouvernement le 21 juillet 2023, prévoit de continuer à augmenter de 5 euros par an la tonne de CO₂, dès le 1^{er} janvier 2024, pour atteindre un niveau de 45 euros la tonne de CO₂ en 2026. Ce montant correspond au niveau prévu par le futur système ETS pour les bâtiments, le transport routier et les combustibles dans certains secteurs industriels, qui sera introduit en 2027, tel que prévu par la Directive (UE) 2023/959⁶.

Comme précisé par le projet de mise à jour du PNEC, « *il est prévu que les dispositions relatives à l'évolution de la taxe CO₂ pour la période 2027-2030 soient réévaluées en 2026* ». En effet, « *[l]es Etats membres pourront exempter les entités visées par l'extension du système [...] [ETS] sous condition qu'elles soient soumises à une taxe carbone au niveau national dont le niveau est égal ou supérieur au prix dans le nouveau système [...] [ETS]. Le gouvernement étudiera en détail quel système sera le plus avantageux en termes de l'action climat et d'impacts sociaux* », sachant que la moitié de la taxe CO₂ permet en effet de financer des mesures de compensation sociale. « *Par la suite, une décision sera prise par rapport au maintien ou non, au-delà de 2026, du système de la taxe CO₂ nationale* » pour les entités précitées.

Pour prétendre à la dérogation précitée (applicable jusqu'à fin 2030 selon la Directive (UE) 2023/959), les États membres intéressés doivent notifier leur taxe CO₂ nationale, y compris les taux d'imposition applicables, à la Commission européenne au plus tard à la fin du délai de transposition de la Directive (UE) 2023/959, soit au 31 décembre 2023. La dérogation ne sera par ailleurs possible que si le taux de taxe CO₂ national est supérieur au prix moyen de mise aux enchères des crédits ETS pour l'année concernée (fixé à 45 euros au cours des premières années du nouveau système ETS). Le Projet introduit dès lors les dispositions nécessaires à partir du 1^{er} janvier 2024, permettant de répondre à ces conditions.

La Chambre de Commerce souhaite toutefois rendre attentif à un certain nombre d'impacts importants sur les différents secteurs concernés par la taxe CO₂, et plus particulièrement sur le secteur du transport de marchandises qui ne dispose actuellement que de très peu d'alternatives économiquement viables ou technologiquement matures à ce jour, et d'une infrastructure de recharge insuffisamment développée, et qui, dans ces conditions, ne dispose donc d'autre choix que de continuer à avoir recours à des véhicules conventionnels pour le moment.

Dans la situation actuelle, une augmentation des droits d'accises autonomes (« taxe CO₂ ») se traduit, d'une part, par une baisse de compétitivité des entreprises de transport nationales par rapport aux pays frontaliers, en particulier la Belgique, sans avoir à ce jour à elle seule de réel impact sur la transition

4 ETS : Système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

5 Le Fonds climat et énergie a été institué par la loi du 15 décembre 2020 relative au climat et modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement.

6 Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (dans le texte « Directive (UE) 2023/959).

énergétique.⁷ D'autre part, cela risque de se traduire par une hausse des prix des marchandises transportées et livrées, le tout dans un contexte d'inflation élevée, alors que les entreprises concernées subissent une pression sur les coûts, notamment pour rester compétitives et rentables, ce qui limite dès lors leurs marges d'investissement.

Concernant les recommandations de la Chambre de Commerce en matière de taxe CO₂ et de mesures à prévoir en parallèle, elle renvoie à son avis⁸ concernant le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 décembre 2010 fixant les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques, afférent au présent Projet.

Concernant le CI-CO₂

Comme le rappelle l'exposé des motifs du Projet, dès l'introduction de la taxe CO₂ en 2021, les crédits d'impôt salariés (CIS), pensionnés (CIP) et indépendants (CII) avaient été augmentés de 96 euros pour compenser socialement l'impact de ladite taxe pour les revenus les plus modestes.

Ces crédits ont été supprimés à la suite de l'Accord tripartite du 3 mars 2023, avec l'introduction d'un crédit d'impôt dénommé CI-CO₂, via la loi du 5 juillet 2023. Cette dernière a fixé le montant plein du CI-CO₂ à 144 euros par mois (pour les revenus bruts jusqu'à 40.000 euros bruts par an) à partir du 1^{er} janvier 2024.

Depuis cette fixation, l'augmentation de la taxe CO₂ a été annoncée pour la période 2024-2026 (à savoir + 5 euros par an par tonne de CO₂). Dès lors, le Projet revoit à la hausse le montant du CI-CO₂ pour l'année 2024, en le réévaluant à un montant plein de 168 euros par mois.

Selon la **fiche financière** du Projet, l'augmentation du montant plein du CI-CO₂ de 24 euros par mois (en passant de 144 euros à 168 euros) devrait entraîner un impact négatif de l'ordre de 10 millions d'euros par an à partir de 2024.

La Chambre de Commerce n'a pas commentaires quant à cette disposition.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

7 A titre d'information, depuis l'augmentation des accises au 1^{er} mai 2019 et l'introduction (en 2021) puis l'augmentation (en 2022 et en 2023) de la « taxe CO₂ », le Luxembourg semble avoir perdu en compétitivité, si on observe les données de l'Administration des douanes et accises, et ce 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 (dont 50% au niveau des ventes autoroutières).

8 Lien vers l'avis n°6478 de la Chambre de Commerce, sur le site de la Chambre de Commerce.

