

Communiqué (25.11.2016)

## **Présentation de l'étude sur les effets négatifs de la vente des carburants et les contre-mesures**

Le Luxembourg est confronté à plusieurs défis affectant sa politique en matière de la vente des carburants routiers :

- Dans le cadre de l'accord de Paris, le Luxembourg assume ses responsabilités en réduisant ses émissions de 40% à l'horizon 2030
- le pourcentage de diesel dans le parc national a des répercussions négatives sur la qualité de l'air
- une électrification des transports s'annonce au niveau national et international et affectera les recettes liées aux accises sur les produits pétroliers.

### **L'étude analyse les effets de la vente des carburants en général**

En accord avec le programme gouvernemental, qui met l'accent sur une anticipation de la réduction progressive des recettes liés aux produits pétroliers, une étude sur l'impact environnemental et fiscal de la vente des carburants et l'analyse de mesures de réduction de la consommation des carburants a été commanditée en 2014 auprès du Dr. Ewingmann.

L'étude a analysé les aspects environnementaux, économiques et fiscaux de la vente de carburants et de la mobilité au Luxembourg. Les conclusions de l'étude se situent à plusieurs niveaux :

- Il faut constater que 75% des carburants routiers vendus au Luxembourg sont exportés. Les quantités exportées se répartissent comme suit : 84% diesel et 16% essence. 25% des ventes sont consommés par la flotte nationale, il s'agit avant tout de diesel (81%) ;
- Le vrai « tourisme à la pompe » au sens strict (4% des coûts externes) et les camions faisant un détour par le Luxembourg (3% des coûts externes) ne jouent plus qu'un rôle marginal ;
- **Les effets négatifs globaux (occasionnés au Luxembourg et à l'étranger) tant environnementaux qu'en matière de santé liés aux ventes de carburant opérées sur le territoire du Grand-Duché prévalent nettement sur les bénéfices pouvant être associés à ces ventes (3,5 milliards contre 2,1 milliards euros/a) ;**
- **Les effets négatifs de la mobilité nationale sont substantiels, la prépondérance du diesel est surtout sous les feux de la critique dans le contexte de la qualité de l'air.**

## **Un modèle de recettes fiscales basé sur la mobilité fossile n'est plus durable au niveau fiscal et environnemental**

Compte tenu des effets négatifs de la vente des carburants, des impératifs écologiques et de l'électrification de la mobilité qui s'annonce au niveau national et international **un modèle de recettes fiscales basé sur les recettes de la vente des carburants n'est donc plus durable, ni d'un point de vue environnemental, ni au niveau fiscal.**

## **Le changement de modèle vers une mobilité durable et participative est en cours et sera renforcé**

Notamment grâce à la baisse des niveaux des ventes de carburants routiers au cours des trois dernières années (soutenue par une hausse de la TVA début 2015 et la mise en concurrence des pétroliers lors de l'attribution des stations d'essence autoroutières), le Luxembourg a pu respecter ses engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les années 2013 à 2015. Les déchets fiscaux y relatifs ont en grande partie pu être équilibrés par des plus-values au niveau de la TVA et des rentrées de concession et par l'économie d'achats de droits d'émissions.

Les conclusions politiques adoptées par le Conseil de gouvernement dans sa séance du 25 novembre 2016 **renforcent la volonté de procéder à une réduction graduelle, préparée et réfléchie de la vente des carburants fossiles.**

**Plusieurs mesures en vue d'une mobilité durable sont déjà en cours ou préparation : la réforme fiscale ainsi que les conclusions tirées dans le cadre de la troisième révolution industrielle (Processus Rifkin) jettent les bases d'une mobilité durable.**

De plus, dans le souci d'assurer un **équilibre entre les recettes budgétaires pluriannuelles et le respect des objectifs en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de la qualité de l'air**, un **groupe de travail interministériel** a été mis en place avec les missions suivantes:

- mise en place d'un monitoring régulier de l'évolution des ventes de carburants fossiles ;
- évaluation des mesures permettant la réduction progressive des ventes de produits pétroliers en respectant l'accord de Paris et en maintenant l'équilibre au niveau des recettes budgétaires ;
- réflexion sur des modèles alternatifs y compris les possibilités d'accises sur la mobilité électrique.

**Ces réflexions devront prendre en considération la vision d'une mobilité durable mise en évidence dans le cadre de la stratégie de Troisième Révolution Industrielle.**

Communiqué par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'environnement