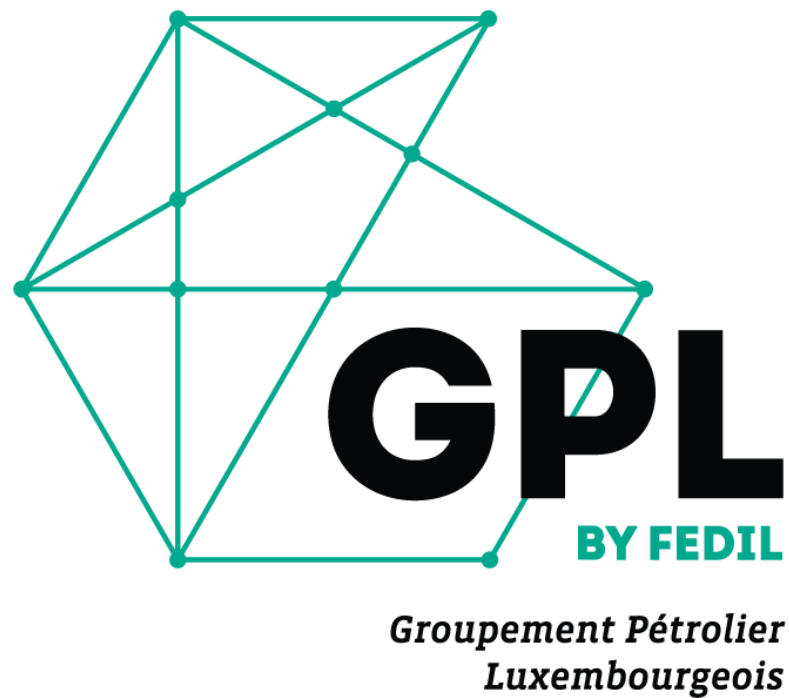
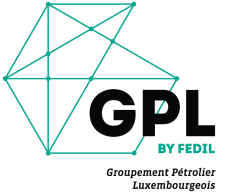




Conférence de presse

6 février 2020

AGENDA



1. Le secteur pétrolier luxembourgeois

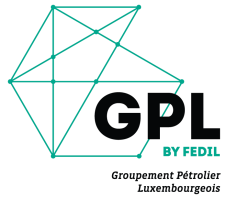
2. Corrections du discours gouvernemental

3. Considérations à prendre en compte

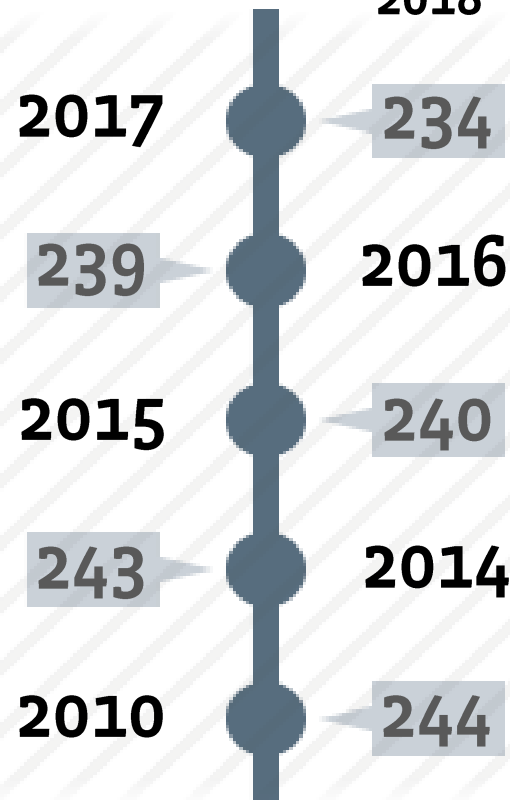
4. Positions du GPL

1. LE SECTEUR PETROLIER LUXEMBOURGEOIS

Le secteur pétrolier luxembourgeois en chiffres



stations-services
2018



Recettes de l'Etat provenant des taxes (Accises & TVA sur les ventes de carburants, tabacs et alcool et droits de concessions autoroutières)

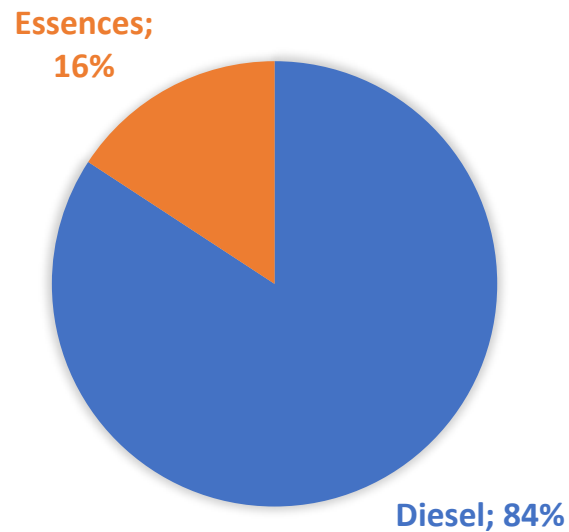
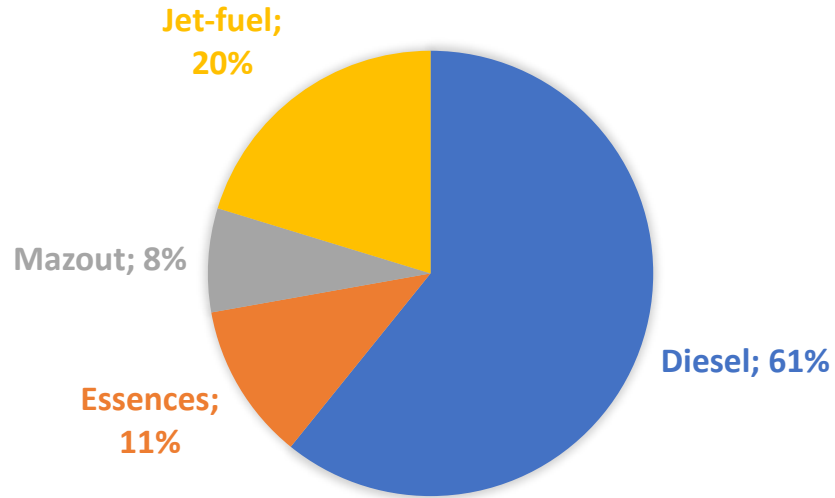
environ 2 milliard €



**2'600
emplois**

Administratif	110
Stations-services	2'200
Logistique	170
Mazout Chauffage	120

Décomposition du marché pétrolier en 2018



1. LE SECTEUR PETROLIER LUXEMBOURGEOIS

Le secteur pétrolier luxembourgeois en chiffres



8

Aires d'autoroutes
en 2019



environ
35%

des ventes de Diesel sur les
aires d'autoroutes



environ
31%

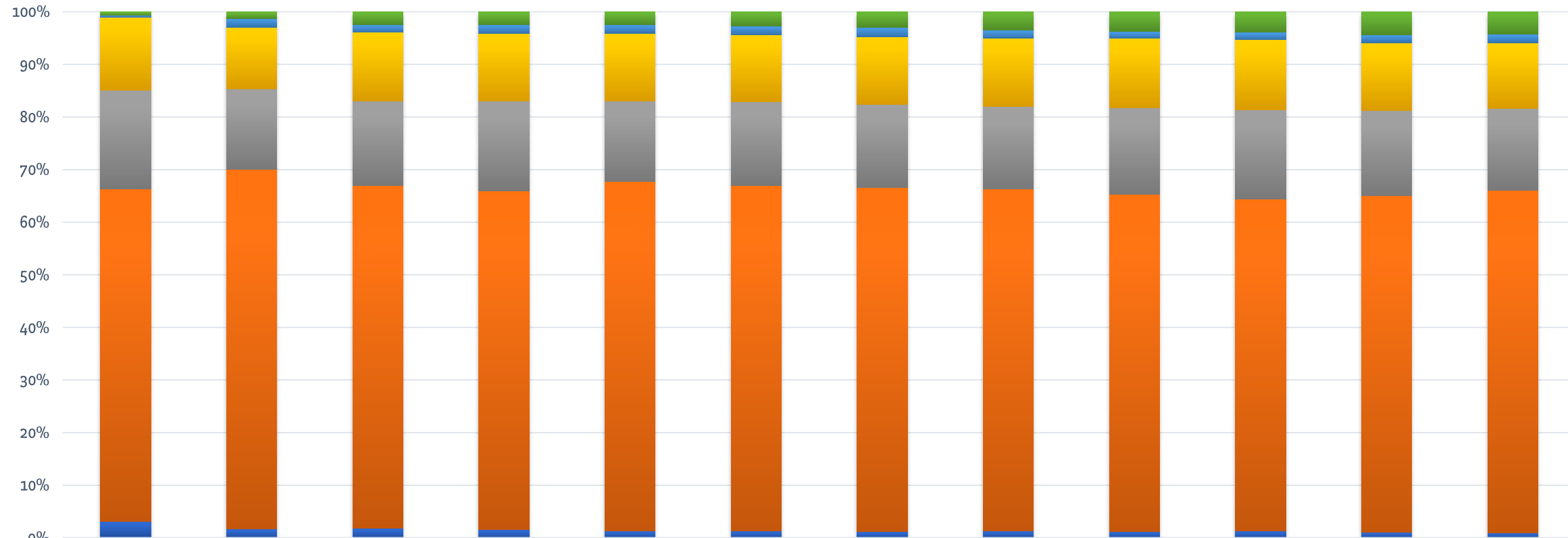
des ventes de carburants sur
les aires d'autoroutes

1. LE SECTEUR PETROLIER LUXEMBOURGEOIS

Evolution de la consommation finale d'énergie 2000 - 2018 (en %)



Consommation finale d'énergie au Luxembourg: 2000 - 2018



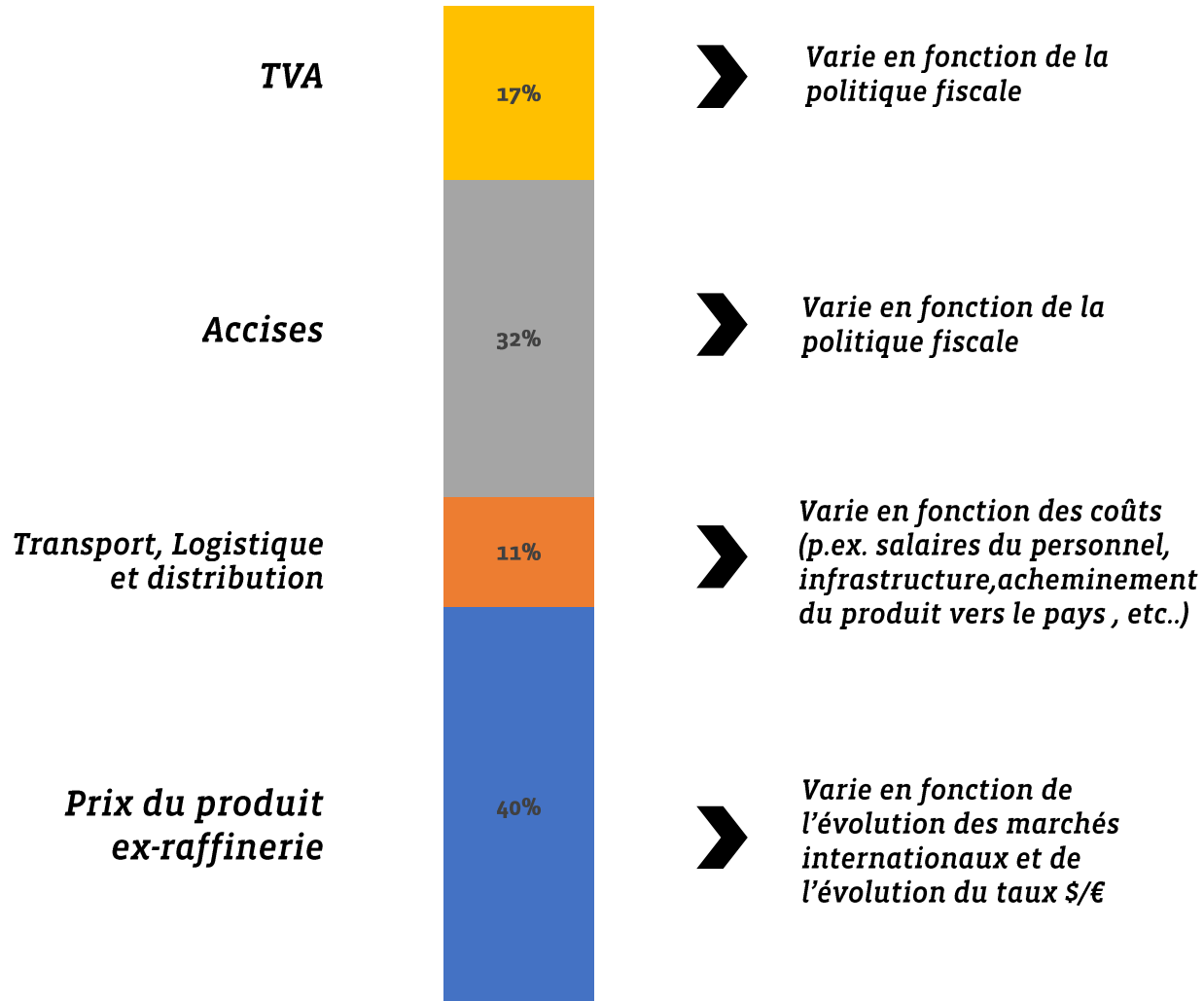
	2000	2005	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
■ Biomasse	0,6%	1,3%	2,4%	2,5%	2,4%	2,7%	3,0%	3,5%	3,7%	3,9%	4,3%	4,2%
■ Chaleur (cogen)	0,4%	1,7%	1,4%	1,7%	1,7%	1,7%	1,8%	1,5%	1,4%	1,4%	1,5%	1,7%
■ électricité	13,9%	11,6%	13,0%	12,9%	12,8%	12,7%	12,8%	13,1%	13,2%	13,3%	12,9%	12,5%
■ Gaz naturel	18,8%	15,4%	16,1%	17,0%	15,3%	15,9%	15,8%	15,6%	16,4%	17,0%	16,2%	15,6%
■ Pétrole	63,2%	68,3%	65,2%	64,4%	66,4%	65,7%	65,5%	65,1%	64,1%	63,1%	64,0%	65,1%
■ Charbon	3,1%	1,7%	1,8%	1,5%	1,3%	1,3%	1,1%	1,3%	1,2%	1,3%	1,1%	1,0%

1. LE SECTEUR PETROLIER LUXEMBOURGEOIS

Composantes et mécanisme de prix au Luxembourg



Structure du prix du diesel par litre au 04/02/2020



Note 1:

Les prix au Luxembourg sont réglementés. Le ministère de l'Energie publie les prix maximums sur base d'un calcul journalier. Les déclenchements de prix se font selon un mécanisme de calcul sur base des cotations du baril et du cours €/€.

Note 2:

Des droits de concessions sont appliqués sur les ventes des stations-services autoroutières. Ceci représente une taxe supplémentaire qui peut être un prélèvement fixe ou variable.

Note 3:

La partie biocarburant est comprise dans la composante « prix du produit ex-raffinerie ». La teneur minimale de biocarburants est fixée annuellement par le gouvernement.

Note 4:

À taxation égale, les prix des carburants au Luxembourg sont plus élevés, car les coûts de main d'œuvre, de terrains, d'acheminement du produit vers le pays etc. sont plus élevés au Luxembourg.

2. CORRECTIONS DU DISCOURS GOUVERNEMENTAL

I. **Augmentation des accises et politique climatique**

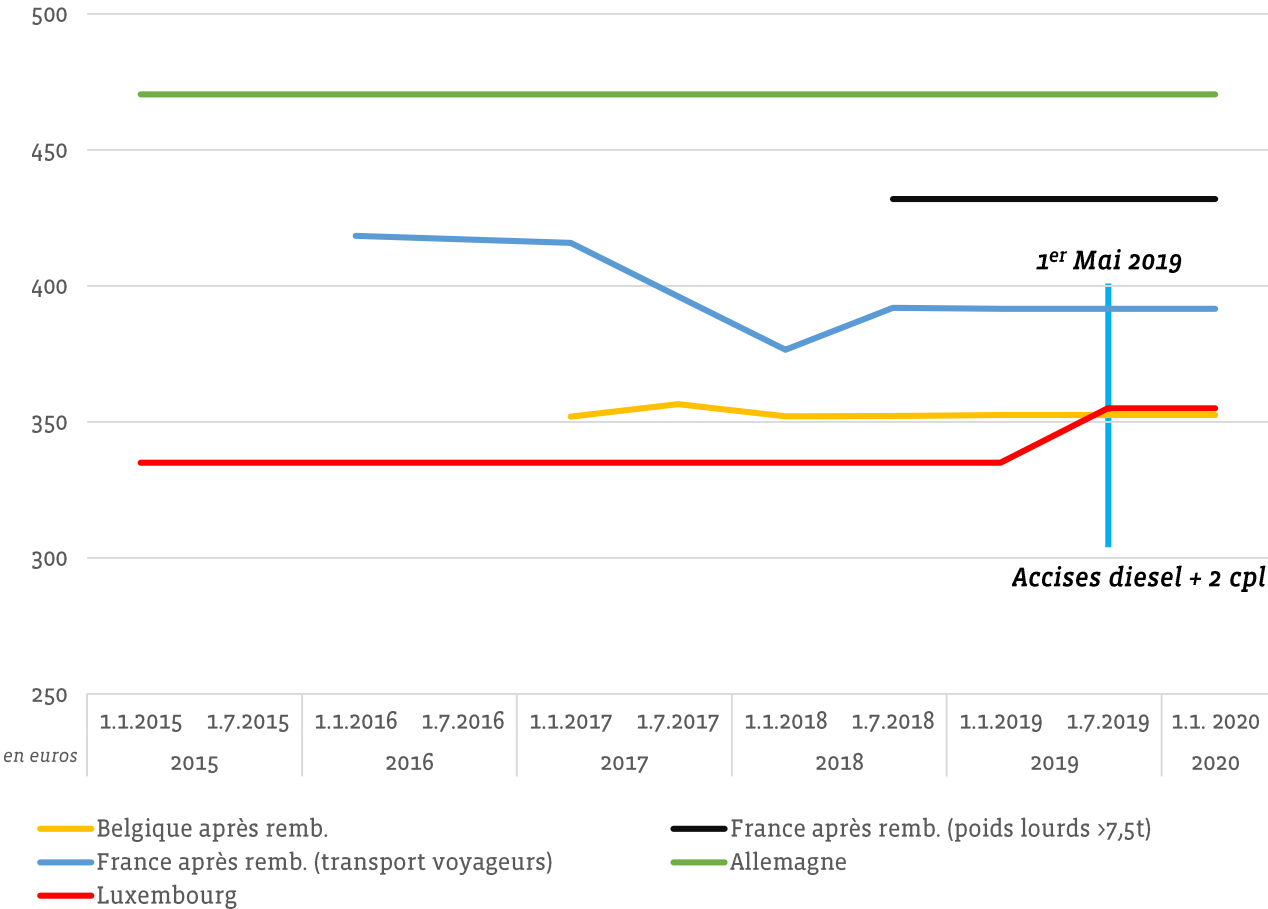
Il faut savoir que :

- *La France et la Belgique appliquent un système de remboursement des accises pour les transporteurs professionnels*
- *Les distances de transit à travers le Luxembourg sont très courtes. Les transporteurs en transit ayant une très grande autonomie, ils ont le choix de faire le plein au Luxembourg ou dans un pays avoisinant*
- *L'augmentation des accises n'a guère d'effet sur le comportement de consommation des particuliers*

➡ *L'augmentation des accises n'est pas une mesure de politique climatique vu que l'unique conséquence de cette mesure est une délocalisation des ventes vers d'autres pays. Cela n'a aucun effet sur les émissions en absolu. Cette mesure constitue un choix politique parmi d'autres pour atteindre les objectifs climatiques luxembourgeois, en délocalisant les émissions du bilan au Luxembourg vers le bilan des émissions dans un autre pays.*

2. CORRECTIONS DU DISCOURS GOUVERNEMENTAL

Evolution des accises sur le diesel 2015 – 2020 (en euros par 1'000 litres)



Evolution des accises sur le diesel 2018 – 2020 (en euros par 1'000 litres)

	2018	2019	2020
Luxembourg	335	355*	355
Belgique après remb.	353	353	353
France après remb. (poids lourds >7,5t)	432	432	432
France après remb. (transp. voyageurs)	392	392	392

Source: GPL

* depuis le 1^{er} mai 2019

Note: La Belgique et la France appliquent un système de remboursement des accises pour les transporteurs de marchandises (>7,5t) et/ou de voyageurs.

2. CORRECTIONS DU DISCOURS GOUVERNEMENTAL

II. Objectifs climatiques 2020 et 2030 et ventes de carburants

Réponse à la question parlementaire n°1661: « Fir d’Klimaziler vun 2020 an 2030 ze erreechen, MUSS dëse Präisënnerscheed mat de Nopeschlänner awer erofgesat ginn,... »

Il faut savoir que :

- Il existe d’autres alternatives dans le cadre du mécanisme de flexibilité prévu par les directives en question, pour atteindre les objectifs climatiques.
- L’objectif du mécanisme de flexibilité est de donner aux pays tel que le Luxembourg la possibilité d’atteindre les objectifs climatiques de façon « cost-efficient »
- Selon nos calculs, le Luxembourg peut atteindre ses objectifs climatiques 2030 en utilisant environ 20% des recettes provenant du secteur pétrolier pour l’achat de certificats. Les 80% restants pourront être utilisés pour d’autres projets qui engendrent des effets réels au niveau de la protection du climat.

➡ La réduction du différentiel de prix avec les pays voisins n’est pas la seule mesure qui permettra d’atteindre les objectifs climatiques. C’est un choix politique parmi d’autres, qui, en plus de n’avoir aucun effet sur le climat, va rendre les prix des carburants pour les résidents et les frontaliers plus chers.

2. CORRECTIONS DU DISCOURS GOUVERNEMENTAL

III. Relation entre ventes de carburants et trafic sur les autoroutes

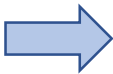
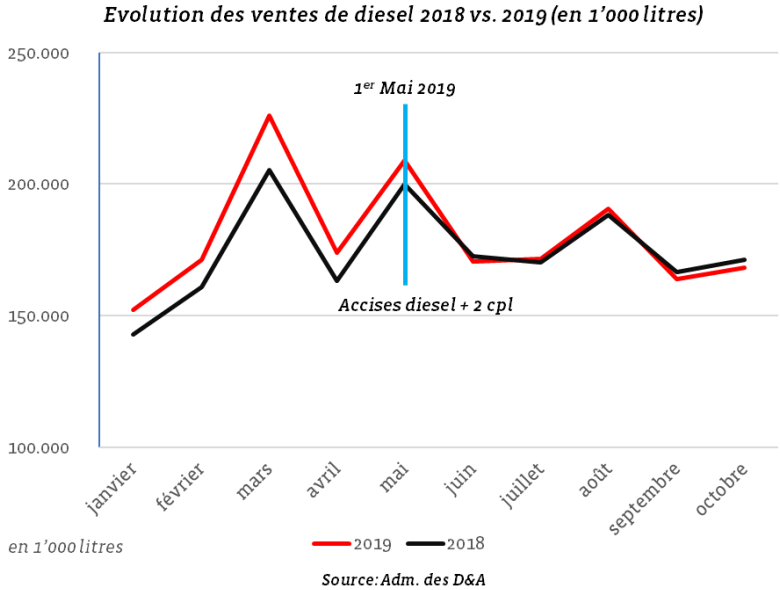
Réponse à la question parlementaire n°1661: « Domadder gött iweregens och de Camions-Transitverkéier, deem nieft emweltpolitieschen och verkéierspolitesch Problemer verursaacht, reduzéiert »

Il faut savoir que :

- Les statistiques ne permettent pas d'établir un lien entre les ventes de carburants et le transit de camions. Alors que les ventes de carburants ont augmenté de +11% entre janvier et avril 2019 (p.r. à 2018), le trafic autoroutier de camions a diminué de 2,55% sur la frontière belge sur la même période (Source: comptage des P& Ch., compteur n. 1420). Dans la période de mai à novembre 2019, les ventes de carburants ont diminué de 2% (p.r. à 2018), alors que le trafic de camions a augmenté de 2,18% sur la même période.
- L'étude commanditée par le gouvernement précédent au Dr. Ewringmann a clairement montré que le « tourisme à la pompe » est un phénomène marginal et négligeable (moins de 10% des ventes) et qu'une délocalisation, même de toutes les ventes, n'aura aucun impact sur le climat.

➡ **Il n'y a guère de corrélation entre les ventes de carburants sur les autoroutes et le trafic sur les autoroutes. La réduction des ventes de carburants à travers l'augmentation des accises n'a pas d'effet sur le trafic sur les autoroutes. Le Luxembourg se trouve sur un axe routier important grâce à sa localisation géographique en Europe, dont sur un corridor TEN-T (Trans-European Transport Network et sur la nouvelle route de la soie.**

2. CORRECTIONS DU DISCOURS GOUVERNEMENTAL



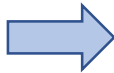
Janvier à Avril 2019 vs Janvier à Avril 2018: +11%

Mai à Novembre 2019 vs Mai à Novembre 2018: -2,0%

Comptage utilitaires frontière belge (somme des 2 directions, compteur n°1420)

	<u>Jan</u>	<u>Feb</u>	<u>Mar</u>	<u>Avr</u>	<u>May</u>	<u>Jun</u>	<u>Jul</u>	<u>Aug</u>	<u>Sep</u>	<u>Oct</u>	<u>Nov</u>
<u>2018</u>	6224	6590	6902	7316	6785	7186	7551	7162	6586	6504	6166
<u>2019</u>	6154	6788	6975	6426	6659	6751	7694	7382	7155	7011	6332
<u>2019/2018 (en %)</u>	-1,12	3,00	1,06	-12,17	-1,86	-6,05	1,89	3,07	8,64	7,80	2,69

Source: Adm. des Ponts et Chaussées, 2019



Janvier à Avril 2019 -2,55%

Mai à Novembre 2019 +2,18%

3. CONSIDERATIONS A PRENDRE EN COMPTE



Afin de bien comprendre le positionnement du GPL, il faut prendre en compte plusieurs facteurs:

- *Accises: La Belgique et la France appliquent un système de remboursement des accises sur le diesel destiné au transport de marchandises (>7,5t) et/ou de voyageurs. Un tel système n'existe pas au Luxembourg. Afin de pouvoir évaluer l'impact d'une hausse des accises au Luxembourg, il convient donc de comparer le niveau des accises sur le diesel au Luxembourg avec le niveau des accises sur le diesel après application du remboursement en Belgique ou en France.*
- *Impact de l'augmentation des accises du 1^{er} mai: Depuis l'augmentation des accises du 1^{er} mai 2019, les accises sur le diesel au Luxembourg sont plus élevées que les accises sur le diesel après remboursement en Belgique. Cette décision du gouvernement a clairement engendré une inversion de tendance très importante dans la trajectoire des volumes de ventes. (+11% entre janvier et avril 2019 vs. 2018; -2% entre mai et novembre 2019 vs. 2018). On peut donc conclure que cette hausse, à priori considérée comme relativement faible, a eu un impact proportionnellement très important!*

3. CONSIDERATIONS A PRENDRE EN COMPTE

- *Biocarburants: Afin d'atteindre les objectifs 2020 prévus par la directive relative aux énergies renouvelables (10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports) et la directive relative à la qualité des carburants (réduction de 6% des émissions de gaz à effet de serre), l'obligation en matière de biocarburants pour 2020 (au Luxembourg) impose d'utiliser une part plus importante de biocarburants qui sont bien plus chers que les carburants fossiles.*
- *La hausse significative de l'obligation en matière de biocarburants pour 2020 a eu un effet considérable sur les prix au Luxembourg. Les prix à la pompe ont augmenté de presque 7 cpl au niveau du diesel au 7 janvier 2020, dont environ 5,25 cpl (TVA incluse) peuvent être alloués à l'effet biocarburant (voir la réponse à la question parlementaire n°1661).*
- *Alors qu'il est vrai que les directives en question s'appliquent à tous les Etats-membres pour l'année 2020, les directives ont été implémentées de façon tout à fait différente dans tous les pays. Le gouvernement luxembourgeois ayant opté pour une implémentation très idéaliste qui a eu comme effet une augmentation plus que proportionnelle des prix par rapport aux pays avoisinants, l'écart de prix avec la Belgique s'est creusé davantage, de l'ordre de 2 à 3 cpl.*
- *L'implémentation différente dans les pays avoisinants crée des incertitudes importantes sur le marché.*

3. CONSIDERATIONS A PRENDRE EN COMPTE



- *Introduction d'une taxe CO₂ sur les carburants: : L'introduction d'une taxe CO₂ sur les carburants impactera davantage l'écart de prix avec les pays voisins. Dans son plan national énergie et climat (PNEC), le gouvernement a annoncé l'introduction d'une taxe carbone sur les carburants de 20 €/tCO₂ en 2021, suivi par des augmentations de 5 €/tCO₂ en 2022 et 2023. Cette taxe se matérialise par une augmentation des prix du diesel de 5,95 cpl (TVA comprise) en 2020, puis par une augmentation de 1,49 cpl (TVA comprise) en 2022 et 2023.*
- *Il faut noter qu'en France, le diesel professionnel est exempté de la taxe CO₂ et que, suite au mouvement des gilets jaunes, l'introduction de cette taxe n'est plus un sujet. En Belgique également, l'introduction d'une taxe CO₂ n'est actuellement pas un sujet.*

3. CONSIDERATIONS A PRENDRE EN COMPTE

Augmentations liées aux changements et annonces du gouvernement sur le prix du diesel (hors TVA pour le professionnel, avec TVA pour le particulier) :

Source	Date	Professionnels (HTVA)	Particuliers (TVA comprise)
Augmentation accise	1.05.2019	2 cpl	2,38 cpl
Directive européenne	1.01.2020	4,4 cpl	5,24 cpl
Augmentation accise	1.04.2020	5 cpl	5,95 cpl
Taxe carbone	1.01.2021	5 cpl	5,95 cpl
Taxe carbone	1.01.2022	1,25 cpl	1,49 cpl
Taxe carbone	1.01.2023	1,25 cpl	1,49 cpl

- **Endéans 20 mois, le gouvernement aura augmenté de façon structurelle les coûts pour un professionnel de 16,4 cpl. La très grande majorité de cette augmentation est le seul résultat de l'action de ce gouvernement. A noter que cette hausse ne se retrouvera pas dans la structure des prix des pays voisins et que cette hausse touchera sans doute fortement les ventes aux camionneurs en transit mais aussi le secteur de la logistique luxembourgeoise, qui constitue cependant une priorité stratégique du gouvernement.**
- **Pour l'automobiliste résidant et les frontaliers, l'effet sur les 20 mois représentera une augmentation de 19,52 cpl. A noter que ces calculs ne tiennent pas encore compte des effets de la nouvelle directive européenne fixant les objectifs pour 2030 (objectif de 14% d'énergies renouvelables en 2030 = + 40 % par rapport à 2020) ni d'autres directives qui se discutent actuellement en Europe.**

3. CONSIDERATIONS A PRENDRE EN COMPTE



- *Impact de la hausse des accises sur le secteur pétrolier : Toutes ces augmentations de prix constituent une volte-face à très courte échéance sur un laps de temps très réduit de la politique gouvernementale constante depuis des décennies. En prenant en compte que ni la Belgique, ni la France, n'ont annoncé des hausses d'accises sur les carburants, les décisions annoncées de ce gouvernement vont diminuer les volumes de ventes de façon très significative.*
- *Les investissements importants réalisés par le secteur pétrolier dans les dernières années risquent d'être perdus et l'emploi dans le secteur, qui occupe actuellement quelques 2600 salariés en direct, va diminuer. Il faut également prendre en compte le risque de mettre en péril les investisseurs luxembourgeois dans le secteur.*

4. POSITIONS DU GPL FACE AUX OBJECTIFS CLIMATIQUES 2020 ET 2030



Le GPL:

- *ne remet pas en cause les objectifs climatiques européens 2020 et 2030;*
- *tient à rappeler que de nombreuses initiatives sont prises par les groupes pétroliers pour trouver des solutions, comme par exemple la « Oil and Gas Climate Initiative (OGCI) » (www.oilandgasclimateinitiative.com):*
 - *Les membres du OGCI souscrivent les conclusions de l'accord de Paris;*
 - *Les membres du OGCI se sont donnés un budget de 100 milliards de \$ pour développer des projets ambitieux de réductions des gaz à effet de serre;*
 - *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 : améliorer l'efficacité énergétique, diminuer le contenu carbone dans les produits pétroliers, utilisation circulaire des produits pétroliers, etc.;*
- *plaide pour des mesures de politique climatique qui engendrent de réels effets au niveau de la protection du climat;*

4. POSITIONS DU GPL FACE AUX OBJECTIFS CLIMATIQUES 2020 ET 2030



- *tient à rappeler que le secteur pétrolier luxembourgeois contribue à la réduction des émissions: En 2020, 9,7% des carburants sont à base d'énergies renouvelables et les émissions de gaz à effet de serre sont diminués de 6% sur toute la chaîne de production (p.r. à 2005);*
- *supporte l'approche du gouvernement de réaliser des réductions de CO2 non pas par des interdictions, mais en offrant des alternatives sur base de la roadmap de l'UE qui sont accompagnées de mesures sociales;*
- *supporte l'introduction d'une taxe CO2 sur toutes les formes d'énergies sur base de leurs émissions de CO2. Aujourd'hui, chaque litre de diesel vendu est greffé d'une contribution équivalente de 130 €/tCO2 via les accises et la TVA;*
- *demande que la partie des énergies renouvelables contenue actuellement dans les carburants soit exempte de la taxe CO2;*
- *demande de ne pas prélever des accises sur la partie renouvelable des carburants;*

4. POSITIONS DU GPL FACE AUX OBJECTIFS CLIMATIQUES 2020 ET 2030



- *demande au gouvernement d'adapter la taxation des produits pétroliers de façon prudente afin d'analyser leur impact sur les ventes des carburants et de donner le temps nécessaire au secteur de se réorienter en fonction de la demande de carburants;*
- *demande d'augmenter le taux d'énergies renouvelables dans les carburants de façon linéaire, en ligne avec les objectifs 2030;*
- *recommande de considérer les alternatives à la délocalisation des émissions pour atteindre les objectifs climatiques 2020 et 2030, en utilisant des certificats de réduction des émissions de gaz à effet de serre émis par d'autres pays, au lieu de taxer les utilisateurs résidents et frontaliers outre mesure qui n'ont souvent pas d'alternative de mobilité;*
- *plaide pour une neutralité technologique dans les décisions politiques afin d'inciter l'innovation à tous les niveaux;*

4. POSITIONS DU GPL FACE AUX OBJECTIFS CLIMATIQUES 2020 ET 2030



- *est d'avis que l'électromobilité sur la base de l'électricité bas carbone a un grand potentiel pour certains types de mobilité et fera partie intégrante des solutions pour décarboniser les énergies de transport. Néanmoins, il reste beaucoup de défis à surmonter (production des batteries de façon écologique et sociale, recyclage des batteries, production de l'électricité à base de charbon, autonomie, infrastructure et durée de recharge, prix élevés des modèles proposés, pas de solution à court et moyen terme en vue pour les transporteurs lourds);*
- *recommande au gouvernement de s'inscrire dans une logique européenne en ce qui concerne les réductions de CO₂ dans le domaine de la mobilité (électromobilité, hydrogène, LNG, CNG ..) et de ne pas se focaliser uniquement sur l'électromobilité;*
- *recommande de subventionner, comme cela est fait pour les véhicules électriques, la sortie de la circulation des vieilles voitures (les plus polluantes) réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre de manière significative.*

Groupement Pétrolier Luxembourgeois a.s.b.l.

Adresse :

B.P. 1304

L-1013 Luxembourg

Siège:

7, rue Alcide de Gasperi

Luxembourg/Kirchberg

Tél. : +352 43 53 66 1

E-mail: group.petrol@fedil.lu