



# MAINTIEN DIESEL PROFESSIONNEL

## INPUT MEMORANDUM TRANSPORT & LOGISTICS BELGIUM

**La transition de l'ensemble du secteur belge des transports vers un transport de marchandises sans émissions prendra au moins 15 à 20 ans. TLB plaide pour le maintien du diesel professionnel tant qu'il n'existe pas d'alternatives à part entière au diesel sur le plan technique, opérationnel et financier. Sans le maintien du diesel professionnel dans son ordre de grandeur actuel, de nombreuses entreprises de transport belges risquent de faire faillite.**

### LE SECTEUR EST SOUS PRESSION

La viabilité économique du secteur des transports est soumise à de fortes pressions. Le secteur belge des transports est un secteur typique de PME. Près des trois quarts des entreprises de transport possèdent au maximum cinq véhicules. Les chiffres des faillites dans le secteur belge des transports sont loin d'être réjouissants. Jamais, au cours de la dernière décennie, autant d'entreprises de transport n'ont dû déposer leur bilan. Les petites entreprises sont particulièrement touchées. Pour beaucoup d'entre elles, la réduction du diesel professionnel en 2022 - combinée à l'indexation substantielle des salaires en 2023 - a complètement épuisé les réserves. Sans le maintien du diesel professionnel dans son format actuel, nombre d'entre elles risquent désormais la faillite.

### IMPACT CONSEQUENT

Une réduction du montant récupérable dans le cadre du diesel professionnel rend soudain la Belgique moins attrayante. Faire le plein au Luxembourg et en France devient alors clairement plus intéressant. L'augmentation de l'accise sur le diesel entraînera donc sans aucun doute une perte de revenus importante. Nos calculs montrent que le simple fait de réduire la possibilité de récupérer les accises a un impact sur la structure des coûts totaux d'une entreprise de transport de **1,36% en moyenne** au cours des trois prochaines années civiles. Nous supposons ici une limitation du montant maximum de récupération pour la période 2024-2026 à respectivement 150, 149 et 148 EUR/1000 litres. Cela ne tient pas encore compte de l'impact de l'évolution du prix maximum officiel du diesel ni de l'évolution attendue des salaires. Transport & Logistics Belgium estime que l'impact d'une suppression complète du diesel professionnel sur la structure des coûts totaux se chiffre à **4,98%**.

### AVANTAGE CONCURRENTIEL

Le maintien de l'accise réduite sur le diesel pour les utilisateurs professionnels est essentiel pour nos transporteurs belges. En raison des coûts élevés de la main-d'œuvre, notre propre secteur de transport ne joue plus un rôle important dans le transport à longue distance. Et même sur des distances plus courtes, les opérateurs de nos pays voisins sont les plus grands concurrents dans un marché libéralisé. C'est là qu'intervient la différence de droits d'accises grâce au système du diesel professionnel, combinée à une proportion élevée d'installations de ravitaillement en carburant au siège de l'entreprise. L'achat d'une plus grande quantité doit garantir une remise commerciale maximale. Avec le niveau des accises belges, c'est le seul avantage concurrentiel dont disposent encore les transporteurs belges par rapport aux opérateurs des pays voisins.

### VERDISSEMENT REALISABLE ?

Transport & Logistics Belgium est prêt à contribuer aux objectifs climatiques et environnementaux. Mais pour cela, un certain nombre de conditions préalables importantes doivent être remplies sur le plan technique, opérationnel et financier. Si le diesel professionnel est supprimé alors qu'il n'existe pas encore d'alternatives à part entière et financièrement réalisables, cette suppression équivaudra à une augmentation pure et simple des taxes, sans changement de comportement et sans effet positif sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Transport & Logistics Belgium dit clairement non à une augmentation de taxe déguisée en mesure climatique ! En attendant, le gouvernement doit maintenir le système du diesel professionnel.