



Fédération Belge des Négociants en Combustibles et Carburants a.s.b.l.
Belgische Federatie der Brandstofhandelaars v.z.w

Rue Léon Lepage straat , 4 1000 Bruxelles - Brussel
Tel : 02 / 502.42.00 Fax : 02 / 502.54.46 info@brafco.be
Tva – Btw BE 0450.415.837 ING 310-1030552-13

Mémoire pour le nouveau gouvernement fédéral

La Fédération belge des Négociants en Combustibles et Carburants (BRAFCO) demande au nouveau gouvernement fédéral non seulement d'instaurer un climat économique favorable aux entreprises, mais aussi de prendre des initiatives répondant aux souhaits particuliers du secteur. Les principaux desiderata du secteur sont les suivants :

1. Le rétablissement de la neutralité fiscale entre le mazout et le gaz naturel
2. La réintroduction de la déduction fiscale pour les chaudières basse température
3. Une description qualitative des compétences de la commission paritaire 127
4. Un mécanisme de financement et d'assurance pour les réservoirs à mazout qui fuient
5. L'instauration de la possibilité de récupération des accises en cas de faillite
6. L'application pragmatique de la directive européenne en matière de qualification initiale des chauffeurs transport de marchandises
7. La suppression du système de cliquet
8. Extension des missions du Fonds Social Chauffage

Ces points sont expliqués ci-après.

1. Rétablissement de la neutralité fiscale entre le gaz naturel et le mazout

En ce qui concerne l'efficacité énergétique et le respect de l'environnement, le mazout soutient la comparaison avec le gaz naturel. Le fait de se concentrer uniquement sur les valeurs d'émission lors de la combustion et de ne pas tenir compte du cycle de vie complet des deux énergies permet de continuer à faire croire que le gaz naturel serait plus écologique que le mazout. Toutefois, une étude réalisée par RDC Environment et validée par différentes universités montre que le mazout et le gaz naturel contribuent dans une mesure à peu près égale à la pollution de l'environnement, ce qui justifie un traitement fiscal équivalent.

En outre, en vue d'assurer l'approvisionnement futur en énergie du pays, un mix énergétique plus large sur un marché aussi concurrentiel que possible est nécessaire. Une érosion davantage marquée de la neutralité fiscale entre les différents combustibles fossiles, telle qu'elle est proposée par le Conseil Supérieur des Finances, entraînerait une perturbation considérable du marché qui aurait elle-même des conséquences désastreuses en matière d'emploi dans le secteur et d'approvisionnement stratégique en énergie du pays. Elle implique en effet une augmentation différenciée des accises, en fonction de la teneur en carbone des différents vecteurs énergétiques : plus la teneur en carbone est élevée, plus les accises à payer sont importantes. Pour le mazout, le charbon et le fioul lourd, cette mesure entraînerait une hausse de prix considérable alors que pour le gaz naturel – qui, en passant, se compose principalement de méthane, c'est-à-dire un gaz à effet de serre – l'augmentation de prix resterait relativement limitée.

Le chauffage est un besoin de base de tout citoyen. Toute taxe sur l'énergie de chauffage doit donc être ramenée au minimum et ne peut pas revêtir un caractère discriminatoire en fonction de la source d'énergie. A cet égard, le nouveau gouvernement fédéral doit se pencher sur la question du rétablissement de la neutralité fiscale entre le gaz naturel et le mazout, qui a été levée en 2003.

Actuellement, les taxes (cotisation énergie et redevance de contrôle) sur le mazout s'élèvent à 18,4854 euros/m³ (1,7372 euro/MWh), soit 75% de plus que la cotisation énergie de 0,9889 euro/MWh due sur le gaz naturel.

Un rétablissement de la neutralité fiscale par le biais d'une augmentation de la cotisation énergie sur le gaz naturel pourrait mettre un terme au traitement discriminatoire du mazout et profiterait en outre aux caisses de l'État.

2. Réintroduction de la déduction fiscale pour les chaudières basse température

Le rendement utile de l'installation de combustion joue un rôle encore plus décisif que le choix du combustible. L'impact sur l'environnement est en effet davantage influencé par le choix de l'installation que par le combustible proprement dit. Stimuler l'efficacité énergétique des logements et le remplacement des anciennes chaudières par des chaudières à haut rendement doit donc être une priorité pour les décideurs politiques. Dans cette optique, la distinction faite entre les systèmes à condensation et basse température n'est pas pertinente et les incitants fiscaux fédéraux doivent de nouveau être accordés pour les deux techniques.

Depuis l'exercice d'imposition 2008, les chaudières basse température ne sont plus prises en considération en vue de l'obtention de la réduction d'impôt et l'avantage fiscal accordé lors du remplacement d'anciennes chaudières est réservé aux chaudières à condensation.

Bien que les chaudières à condensation possèdent un rendement un peu plus élevé que les chaudières basse température, l'investissement qu'elles nécessitent est tellement élevé (environ 5.800 euros pour une chaudière à condensation au mazout contre 2.400 euros pour une chaudière basse température) que même après déduction de l'avantage fiscal, beaucoup de personnes ne peuvent pas se permettre de dépenser une telle somme (environ 3.480 euros). En outre, la technique de la condensation dans les installations alimentées au mazout est jusqu'à présent peu utilisée dans les rénovations car de nombreuses adaptations doivent être apportées aux installations et aux locaux techniques existants et le surcoût n'est pas proportionnel à l'amélioration de rendement obtenue.

Par conséquent, nous demandons au gouvernement fédéral d'étendre de nouveau aux chaudières basse température l'avantage fiscal de 40% pour les investissements en vue d'économies d'énergie. Nous proposons en outre d'accorder l'avantage fiscal immédiatement lors de l'investissement, par le biais d'une réduction sur la facture. Le seuil permettant d'investir dans des mesures d'économie d'énergie s'en trouvera considérablement abaissé. L'investissement pour le consommateur qui achète une chaudière basse température alimentée au mazout passera d'environ 2.400 euros à 1.440 euros (installation comprise), par exemple. Comme cette chaudière permet d'économiser 30% d'énergie, l'investissement (pour un ménage ayant une consommation annuelle de 3.000 litres) est récupéré dans sa totalité en un peu plus de 2 ans.

Nous sommes convaincus que la réintroduction de l'avantage fiscal pour le remplacement d'une installation existante par une chaudière basse température est une mesure structurelle qui pourra fournir des avantages récurrents importants. En plus de réduire la facture de chauffage pour les ménages, cette mesure contribue à la limitation des émissions de CO₂.

3. Description qualitative des compétences de la commission paritaire 127

Les entreprises qui transportent des produits pétroliers doivent ressortir de la commission paritaire pour le commerce de combustibles (CP 127) ou, si certains critères quantitatifs sont dépassés, de la commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole (CP 117). Cette position a été confirmée dans un arrêt de la Cour de Cassation le 1^{er} février dernier.

Bien que la description des compétences de la CP 117 et celle de la CP 127 soient complémentaires et reposent sur des critères quantitatifs, il s'avère que la CP 117 ne compte presque exclusivement que des ouvriers actifs dans la production et le raffinage. Cette situation s'explique notamment par le fait que les employeurs de la CP 117, à la suite de l'évolution des coûts salariaux, sous-traitent leurs activités secondaires (parmi lesquelles le transport de produits pétroliers) à des tiers, de sorte qu'actuellement, la CP 117 n'emploie presque plus de chauffeurs.

Cette constatation est d'autant plus frappante qu'à la suite de la réorganisation du marché, les critères quantitatifs actuels des compétences de la CP 127 ne sont plus adaptés (la dernière modification a été introduite par l'A.R. du 29 avril 1999), si bien qu'il peut être raisonnablement admis que de nombreuses entreprises qui transportent des produits pétroliers risquent de dépendre de la CP 117, sur la base de la description actuelle des compétences.

Nous demandons au nouveau ministre du travail d'organiser une concertation entre les commissions paritaires 127 et 117 au sujet de la délimitation de leurs compétences, afin de parvenir à un *level playing field* où la CP 127 est réservée au transport et à la distribution des produits pétroliers et la CP 117 aux activités relatives au raffinage et à la production. Toute concurrence déloyale serait ainsi évitée et il en résulterait une situation où les conditions de travail et de rémunération seraient identiques pour les travailleurs qui exercent une même activité.

Une concertation constructive entre les deux commissions paritaires au sujet de la délimitation de leurs compétences peut mettre un terme à la concurrence déloyale actuelle entre les entreprises qui transportent des produits pétroliers et éviter que les entreprises qui ne sont pas actives dans le raffinage mais qui courent actuellement le risque d'être affectées à la CP 117 procèdent à une délocalisation ou déposent le bilan.

4. Un mécanisme de financement et d'assurance pour les réservoirs à mazout qui fuient

Dans le *Milieubeleidsovereenkomst gasolietanks voor de verwarming van gebouwen* (MBO) approuvé en 2000 par le gouvernement flamand, BRAFCO s'est engagée à collaborer à la mise en place d'un mécanisme de financement et d'assurance pour couvrir les frais d'assainissement liés aux fuites de réservoirs de mazout. Dans ce cadre, des négociations ont également eu lieu avec les autres régions et le secteur des assurances en vue de créer un seul Fonds fédéral d'assainissement des sols pour les réservoirs de mazout. Outre l'assainissement des pollutions de sol historiques, ce fonds développerait une politique de prévention visant à éviter la pollution liée aux fuites de réservoirs de mazout et à parvenir ainsi à une situation assurable.

En dépit des efforts du secteur, la création du fonds menace de rester lettre morte à cause de l'absence (en raison de la distribution des compétences entre les autorités fédérales et les régions) de mécanisme de financement juridiquement contraignant. Afin d'éviter toute distorsion de la concurrence, il est souhaitable que la perception des cotisations s'effectue via les entreprises soumises à accises (entrepositaires agréés). En liant cette cotisation aux

quantités de gasoil de chauffage mises en consommation, la cotisation devient contraignante, ce qui limite considérablement le risque de distorsion de la concurrence.

Nous insistons par conséquent auprès des autorités fédérales pour que :

- a) les entrepôts agréés qui mettent du gasoil de chauffage en consommation en Belgique soient obligés d'adhérer à un fonds d'assainissement du sol agréé par les régions ;
- b) la cotisation à ce fonds soit répercutée intégralement, via le contrat-programme, sur le prix au consommateur. De cette façon, le risque de pollution du sol est « mutualisé » parmi les utilisateurs de gasoil de chauffage ;
- c) l'assurance incendie actuelle se voie adjoindre une couverture obligatoire contre les dommages provoqués par les fuites de réservoirs de mazout, par analogie avec la décision du Conseil des ministres du 19 mars dernier d'instaurer une assurance obligatoire afin d'indemniser les dommages découlant de lésions physiques à la suite d'un incendie ou d'une explosion.

5. Récupération des accises en cas de faillite

A part quelques exceptions, les négociants en combustibles ne peuvent acheter que des produits pétroliers ayant déjà été mis en consommation, c'est-à-dire sur lesquels des accises ont déjà été payées.

Vu le montant de ces accises – leur part dans le prix de vente du diesel (hors TVA) s'élève actuellement à pas moins de 40% ! – BRAFCO insiste auprès du gouvernement fédéral afin qu'il crée le cadre légal pour que les négociants en combustibles ayant effectué des livraisons à des entreprises en faillite puissent récupérer non seulement la TVA, mais aussi les accises sur les factures impayées, et ce dès que la faillite est prononcée.

6. Mise en pratique de la directive européenne 2003/59/CE (qualification initiale des conducteurs de véhicules affectés au transport de marchandises)

Cette directive européenne du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs a été transposée dans le droit belge par l'A.R. du 4 mai 2007.

La directive prescrit notamment que les titulaires d'un permis de conduire C, CE, D ou DE sont obligés de suivre périodiquement une formation continue (afin que la durée de validité de leur permis de conduire soit prolongée). Concrètement, tous les chauffeurs de camion doivent suivre au moins 35 heures de formation continue tous les 5 ans, auprès d'un organisme agréé à cet effet par le SPF Mobilité et Transport. En outre, seuls les cours agréés par le SPF Mobilité et Transport sont pris en considération. La liste des sujets figure en annexe I à la directive.

Jusqu'à présent, la Belgique refuse de tenir compte des formations ADR pour le calcul des 35 heures de formation. Les modules que les autorités belges acceptent de prendre en considération sont plutôt limités et bien souvent peu pertinents pour notre secteur. Un chauffeur de camion-citerne n'a par exemple que faire d'une formation sur l'arrimage de la cargaison. Pourtant, cette formation compte aussi pour les chauffeurs de camion-citerne, alors que ce n'est pas le cas d'une formation ADR. C'est totalement absurde ! Dans ce dossier, nos voisins du nord ont pour leur part opté pour une approche pragmatique et sensée. Aux Pays-Bas, toutes les formations sont prises en compte pour autant qu'elles soient jugées utiles par un secteur d'activité donné. A condition d'être profitables à la sécurité, les formations ADR peuvent donc logiquement être comptabilisées dans les 35 heures de formation continue.

Cette solution pragmatique devrait également pouvoir être appliquée dans notre pays. Elle permettrait en outre d'éviter un problème de capacité en matière d'offre de formations, qui oblige les chauffeurs à suivre des formations souvent onéreuses et peu pertinentes. La Belgique ne peut pas se retrancher derrière le parapluie européen dans ce dossier mais doit tenir compte de la réalité économique.

7. Suppression du système de cliquet

Nous demandons aussi la suppression du système actuel de cliquet. Vu l'énorme charge administrative entraînée par un cliquet, tant pour les autorités que pour les utilisateurs finaux (utilisateurs de diesel professionnels), les pompistes et les négociants en combustibles (déclaration de stock, modification du montant des accises sur les factures, etc.), nous proposons de limiter le nombre d'augmentations des accises sans pour autant perdre de vue la compétitivité des stations-service dans les régions frontalières.

8. Extension des missions du Fonds Social Chauffage

Enfin, nous insistons lourdement pour que, en parallèle au volet curatif, la mission du Fonds Social Chauffage soit élargie aussi vite que possible à un volet préventif axé principalement sur le développement des facilités de paiement (paiement échelonné) et la sensibilisation à l'Utilisation Rationnelle de l'Energie auprès de la population précarisée. La crise économique, l'année européenne de la solidarité et les prix des produits énergétiques sont autant d'éléments primordiaux qui doivent contraindre définitivement le monde politique de mettre très rapidement ce volet préventif en application.

* * *

A propos de BRAFCO

BRAFCO, la Fédération belge des Négociants en Combustibles et Carburants, est une organisation professionnelle reconnue de négociants en combustibles liquides (mazout, kérosène, pétrole lourd, ...), solides (charbon, lignite, coke, ...) et gaz de pétrole liquéfié (butane, propane, LPG carburant).

Ces négociants, qui tous ont souscrit au Code d'Ethique et à la Charte de Qualité, occupent une position dominante sur le marché du chauffage domestique. Pas moins de 70% de près des 900 négociants en combustibles et carburants de Belgique sont membres d'une Union professionnelle régionale ou interprovinciale affiliée à la Fédération. Il s'agit principalement d'indépendants et PME locales qui offrent un service personnel et de proximité à leur clientèle. En outre BRAFCO représente les intérêts d'une grande partie des stations-service de Belgique.

La Fédération représente et défend aussi les points de vue et intérêts du secteur au niveau économique, social, fiscal et juridique. Pour ce faire, elle entretient des relations suivies avec les autorités fédérales et régionales concernées et toutes les administrations, instances et fédérations y afférentes. La Fédération représente le secteur aux négociations entre les partenaires sociaux au sein de la commission paritaire du commerce en combustibles. Au plan européen elle participe activement à la Conférence Européenne des Distributeurs de Fiouls (ECFD) et Eurofuel. En outre, la Fédération propose des publications spécialisées et un ensemble de services parmi lesquels des cours de formation et recyclage. BRAFCO assure aussi le secrétariat du Fonds Social auquel ressort le personnel du secteur.

Pour plus d'information, voir <http://www.brafco.be>

* * * * *