

Le projet de loi a pour objectif de modifier la loi du 15 décembre 2020 relative au climat, afin de l'adapter aux évolutions récentes du cadre européen en matière de système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Il vise notamment à transposer en droit luxembourgeois les directives suivantes :

- **Directive (UE) 2023/958** : modifiant la directive (UE) 2003/87/CE précitée et révisant le SEQE existant en ce qui concerne le secteur de l'aviation civile ;
- **Directive (UE) 2023/959** : modifiant la directive (UE) 2003/87/CE précitée et prévoyant notamment l'extension du SEQE existant au transport maritime et l'établissement d'un nouveau SEQE autonome pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs économiques.

Par ailleurs, trois règlements européens seront également mis en œuvre :

- **Règlement (UE) 2023/955** instituant un Fonds social pour le climat ;
- **Règlement (UE) 2023/956** établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) ;
- **Règlement (UE) 2023/957** ayant trait à l'inclusion des activités de transport maritime dans le SEQE de l'Union européenne.

Le projet de loi n°8365 vient compléter le projet de loi n°8320 (devenu la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat) en transposant les dernières dispositions de la directive (UE) 2023/959. Ces mesures concernent principalement la mise en place du nouveau SEQE pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs économiques, désigné comme SEQE II.

Le projet prévoit également un cadre juridique pour l'élaboration du Plan social pour le climat. Finalement, le projet de loi met en place une réforme partielle des dispositifs d'aides financières « Klimabonus ».

SEQE II

Le SEQE II sera introduit de façon progressive. Entre 2025 et 2026, les entités concernées devront obtenir une autorisation d'émettre des GES et déclarer leurs émissions pour la période 2024-2026. Dès 2027, ces entités devront restituer des quotas correspondant à leurs émissions vérifiées, calculées sur la base des combustibles consommés. Les quotas du SEQE II seront exclusivement alloués via un mécanisme de mise aux enchères. Aucune allocation gratuite ne sera prévue, car le secteur européen du bâtiment et du transport routier n'est pas soumis à une concurrence extérieure significative et présente un faible risque de fuite de carbone. De plus, la mise aux enchères est jugée comme la méthode la plus économique et efficace pour distribuer les quotas tout en évitant des profits excessifs.

La directive (UE) 2023/959 prévoit toutefois une dérogation temporaire jusqu'en 2030. Les États membres peuvent ainsi exempter les entités réglementées de l'obligation de restituer des quotas si une taxe carbone nationale est déjà en place pour les secteurs couverts par le SEQE II, à condition que le taux de cette taxe soit supérieur au prix moyen des quotas mis aux enchères pour l'année en question.

Le gouvernement étudie actuellement les avantages respectifs de cette dérogation en termes d'impact climatique et social. La taxe CO2 nationale a été notifiée à la Commission européenne en novembre 2023, une étape nécessaire pour envisager l'application de la dérogation.

Plan social pour le climat

Le projet de loi prévoit la création d'un Plan social pour le climat, conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/955. Ce plan doit être soumis à la Commission européenne avant le 30 juin 2025 et inclure des mesures et des investissements conçus pour atténuer les effets de la tarification carbone sur les populations les plus vulnérables. Ce plan devra poursuivre deux objectifs principaux. Premièrement, le plan va soutenir les investissements. Il s'agit notamment d'aider les ménages, microentreprises et utilisateurs vulnérables à financer des améliorations en matière d'efficacité énergétique, de décarbonation du chauffage et des transports, ainsi que d'acquisition de véhicules à faibles ou zéro émission, via des subventions, prêts à taux zéro ou autres dispositifs financiers. Deuxièmement, le plan social pour le climat va atténuer les impacts économiques. Plus précisément, le plan vise à compenser l'augmentation des coûts des combustibles fossiles pour les populations les plus exposées, afin de prévenir la précarité énergétique et de transport durant la phase de transition, jusqu'à ce que les investissements nécessaires soient pleinement réalisés.

Aides financières « Klimabonus »

Le projet de loi a été modifié pour apporter des modifications à l'article 14 du texte concernant les domaines d'intervention du fonds climat et énergie, en deux points principaux :

D'abord, il est proposé d'introduire une nouvelle aide financière pour l'achat de vélos cargo, qui sont des vélos conçus pour transporter des charges importantes (personnes ou marchandises). Cette aide serait de 50% du coût hors TVA du véhicule, avec un plafond de 1.000 EUR. Cette mesure vise à encourager l'utilisation de modes de transport plus écologiques pour le transport de charges lourdes.

Ensuite, il est également proposé d'ajouter la possibilité de financer des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge et l'équipement nécessaire pour installer des bornes de recharge dans des immeubles collectifs existants. L'aide serait de 50% hors TVA, avec un plafond de 25.000 EUR. L'objectif est d'encourager l'installation d'infrastructures de recharge adaptées dans les copropriétés, tout en favorisant une approche intégrée et collective. Les modalités détaillées de cette subvention, ainsi que son interaction avec les subventions pour les bornes de recharge individuelles, seraient définies par un règlement grand-ducal.

Le projet de loi a été amendé à plusieurs reprises par le gouvernement afin de tenir compte des observations du Conseil d'État et d'assurer la conformité du régime d'aides avec la Constitution. En outre, ces amendements prévoient d'accorder un effet rétroactif au 1^{er} octobre 2024 à la disposition relative à la nouvelle aide financière pour l'achat de vélos cargo.