

N°8365

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative
au climat**

*

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DU CLIMAT ET DE LA BIODIVERSITE

(07.07.2025)

*

La commission se compose de : M. Paul GALLES, Président-Rapporteur ; Mme Barbara AGOSTINO, M. Maurice BAUER, M. Simone BEISSEL, MM. Dan BIANCALANA, Jeff BOONEN, Mme Claire DELCOURT, MM. Alex DONNERSBACH, Luc EMERING, Jeff ENGELEN, Franz FAYOT, Gusty GRAAS, Mme Françoise KEMP, M. David WAGNER, Mme Joëlle WELFRING, Membres.

*

I. Antécédents

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 26 mars 2024 par le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité.

Le Conseil d'État a émis son avis le 25 juin 2024.

Les avis respectifs du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises, de la Chambre des Salariés, de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers datent des 22 avril 2024, 10 mai 2024, 28 juin 2024 et 28 avril 2025.

La première série d'amendements gouvernementaux date du 26 juin 2024. L'avis complémentaire du Conseil d'État date du 5 juillet 2024 et les avis complémentaires de la Chambre des Salariés et de la Chambre de Commerce datent quant à eux du 10 juillet 2024 et du 4 septembre 2024.

La deuxième série d'amendements gouvernementaux date du 11 septembre 2024. Le deuxième avis complémentaire du Conseil d'État date du 10 décembre 2024 ; le deuxième avis complémentaire de la Chambre de Commerce date du 16 septembre 2024.

La troisième série d'amendements gouvernementaux date du 30 janvier 2025 ; le troisième avis complémentaire du Conseil d'État date du 11 mars 2025 ; le troisième avis complémentaire de la Chambre de Commerce date du 10 février 2025. L'avis complémentaire du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises date du 3 mars 2025.

La quatrième série d'amendements gouvernementaux date du 27 juin 2025 ; le quatrième avis complémentaire du Conseil d'État date du 4 juillet 2025.

Le 18 septembre 2024, la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité a nommé Monsieur Paul Galles comme rapporteur du projet de loi. Au cours de cette même réunion, la Commission a examiné le projet de loi et les deux premières séries d'amendements gouvernementaux ainsi que l'avis et l'avis complémentaire du Conseil d'État. Dans sa réunion du 5 février 2025, la Commission a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'État ainsi que la troisième série d'amendements gouvernementaux.

La commission a examiné le troisième avis complémentaire du Conseil d'État, les amendements gouvernementaux du 27 juin 2025 ainsi que le quatrième avis complémentaire du Conseil d'État en date du 7 juillet 2025. Elle a adopté le présent rapport au cours de la même réunion.

II. Objet du projet de loi

Ce projet de loi fait suite au projet de loi n° 8320 visant à modifier la loi du 15 décembre 2020 relative au climat, adopté en 2024 par la Chambre des Députés.

Les projets de lois n° 8320 et n° 8365 ont pour objectif d'adapter la législation nationale aux évolutions récentes du cadre européen en matière de système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Ils visent 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.

Ainsi, le projet de loi n° 8365 vient compléter le projet de loi n° 8320 en transposant les dernières dispositions de la directive (UE) 2023/959. Ces mesures, devant être adoptées avant le 30 juin 2024, 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. L'objectif principal de ce nouveau dispositif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans des secteurs historiquement difficiles à décarboner.

Le chapitre 4 de la loi climat du 15 décembre 2020 précise les règles relatives au SEQE. Mis en place depuis 2005, ce système repose sur un plafonnement des émissions et un échange de quotas pour les secteurs à forte intensité énergétique, l'électricité et l'aviation.

Le projet prévoit également un cadre juridique pour l'élaboration du Plan social pour le climat, en application du règlement (UE) 2023/955, qui crée un Fonds social pour le climat.

Finalement, le gouvernement a introduit deux amendements qui s'inscrivent dans la continuité et la 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 également 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 »

En plus, 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), souvent à l'avant ou à l'arrière du conducteur. Cette aide peut s'élever jusqu'à 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, comme les vélos cargo, 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 peut s'élever 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, seront définies par 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. Cette rétroactivité est jugée indispensable afin de permettre le versement de l'aide dès l'entrée en vigueur de la loi pour tout vélo cargo acquis à partir de cette date.

Ces points s'inscrivent dans une logique d'incitation à la transition énergétique et de soutien à l'adoption de technologies écologiques, en particulier dans les domaines du transport et de l'énergie.

III. Avis du Conseil d'État

Premier Avis

Dans son premier avis, datant du 25 juin 2024, le Conseil d'État formule quelques commentaires et propositions par rapport au texte initial du projet de loi et émet quelques oppositions formelles.

D'abord, le Conseil d'État s'oppose formellement dans son examen de l'article 4 de la loi précitée du 15 décembre 2020 à la disposition qui confère une compétence conjointe au ministre du Climat et au ministre de l'Énergie pour l'élaboration du plan social pour le climat. Selon l'article 90 de la Constitution, les ministres exercent leurs attributions individuellement, ce qui signifie que la disposition en question empiète sur l'organisation interne du Gouvernement. Le Conseil d'État exige que cette disposition soit supprimée pour que le législateur ne s'immisce pas dans l'organisation du Gouvernement.

En ce qui concerne l'article 16, le Conseil d'État exprime une inquiétude concernant l'application rétroactive possible de la loi si elle est publiée après le 30 juin 2024, ce qui pourrait enfreindre les principes de sécurité juridique. Il suggère que l'entrée en vigueur de la loi soit fixée au lendemain de sa publication pour éviter ce problème.

Avis complémentaire

Ensuite, dans son avis complémentaire du 5 juillet 2024, le Conseil d'État se focalise sur l'amendement gouvernemental qui apporte des modifications à l'article 14 du texte concernant les domaines d'intervention du fonds climat et énergie. Bien que l'amendement ne soulève pas de remarques majeures, le Conseil d'État rappelle que l'article 14 de la loi du 15 décembre 2020 sur les aides financières ne définit pas explicitement les types d'aides à accorder. Il rappelle que les aides financières doivent relever de la loi, conformément à l'article 117 de la Constitution. Le Conseil d'État recommande d'ajouter une base légale aux régimes d'aides financés par le Fonds climat et énergie pour respecter les prescriptions constitutionnelles.

Deuxième avis complémentaire

Dans son deuxième avis complémentaire du 10 décembre 2024, le Conseil d'État signale que le terme « fixe » dans l'article 14 pourrait permettre à un règlement grand-ducal d'introduire de nouvelles conditions, ce qui contreviendrait à l'article 45 de la Constitution, qui limite le rôle des règlements grand-ducaux à la précision des conditions existantes. Il propose de remplacer « fixe » par « précise » pour respecter les exigences constitutionnelles.

En plus, le Conseil d'État approuve dans son examen de l'article 14 l'intention d'établir une base légale pour les régimes d'aides, mais estime que la loi doit inclure les éléments essentiels du régime d'aides, tels que les objectifs et les conditions des mesures d'exécution, et ne doit pas se contenter de renvoyer aux règlements. Il recommande sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution que ces conditions essentielles soient intégrées directement dans la loi pour respecter la Constitution.

Finalement, le Conseil d'État s'oppose à la procédure actuelle et demande que la loi précise directement les éléments essentiels au lieu de les prévoir dans des règlements grand-ducaux.

Troisième avis complémentaire

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'État émet plusieurs remarques substantielles sur les amendements proposés par le Gouvernement concernant la modification de la loi climat.

D'abord, le Conseil d'État maintient son opposition formelle à l'article 5, point 2°, en raison d'un manque de définition des éléments essentiels du régime d'aides financières. Il rappelle que selon l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution, les éléments fondamentaux doivent être fixés par la loi elle-même et non par règlement grand-ducal. Plusieurs exemples sont mis en avant, notamment la catégorie de véhicule visée, la puissance et consommation électrique, le nombre de places dans le véhicule, ou la composition du ménage du bénéficiaire. Le Conseil d'État critique ainsi le recours excessif à des renvois réglementaires, qui aboutissent à laisser au règlement grand-ducal un pouvoir de définition, alors que celui-ci ne devrait que préciser des dispositions déjà fixées dans la loi.

Ensuite, une nouvelle condition est introduite par l'amendement pour restreindre les aides à l'acquisition de cycles électriques aux personnes bénéficiant déjà d'aides pour ménages à revenus modestes. Or, la notion de « ménage à revenus modestes » n'est pas définie dans la loi, ce que le Conseil d'État considère contraire au principe de légalité. Il invite soit à en définir les contours dans le texte législatif, soit à renvoyer à une législation existante.

Finalement, le Conseil d'État propose de supprimer la disposition dérogatoire concernant l'entrée en vigueur au premier jour du mois suivant la publication, qui est contraire aux règles habituelles prévues par la loi du 23 décembre 2016, et valide la rétroactivité des aides à l'achat de vélos cargo, à condition que cette rétroactivité soit clairement circonscrite et ne concerne pas les aides déjà en vigueur. Le Conseil d'État précise que cette rétroactivité peut être admise, car elle poursuit un objectif d'intérêt général et respecte le principe de confiance légitime, conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

Quatrième avis complémentaire

Dans son analyse, le Conseil d'État constate que les nouveaux amendements apportent des précisions satisfaisantes. En particulier, le texte modifié encadre désormais les aides financières en définissant précisément les conditions et les catégories de véhicules concernés, à savoir les véhicules électriques, les véhicules à pile à combustible à hydrogène ainsi que les véhicules hybrides rechargeables dont les émissions sont inférieures ou égales à 50 grammes de CO₂ par kilomètre.

Le Conseil d'État relève que l'amendement 2 se limite à préciser la prise en charge partielle par le Fonds climat et énergie pour ces véhicules, et qu'il peut accepter la formulation proposée, les montants étant explicitement définis dans les sections suivantes du texte.

L'amendement 3 introduit des dispositions détaillées sur les conditions d'octroi des aides, évitant ainsi les renvois excessifs à des règlements grand-ducaux. Cette clarification permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution. Toutefois, le Conseil d'État maintient une réserve en ce qui concerne la définition des véhicules routiers neufs, soulignant que, dans une matière réservée à la loi par l'article 117, paragraphe 4, de la Constitution, le législateur ne peut conditionner l'application de la loi à des définitions issues de normes inférieures. Le Conseil d'État propose à cet égard une rédaction conforme qui intègre explicitement la définition des véhicules concernés ainsi que la précision selon laquelle un véhicule neuf s'entend de tout véhicule n'ayant jamais été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger.

En ce qui concerne l'amendement 5, le Conseil d'État invite à corriger certains renvois relatifs à l'aide financière pour les vélos cargo, tout en soulignant l'inutilité de déroger aux règles générales de publication prévues par la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel. Par ailleurs, le Conseil d'État formule plusieurs observations d'ordre légistique visant à améliorer la cohérence et la clarté du texte.

En conclusion, sous réserve de la prise en compte de ses observations, le Conseil d'État lève son opposition formelle, considérant que le texte, tel qu'amendé, respecte désormais les exigences constitutionnelles en matière de délégation normative.

IV. Avis des chambres professionnelles

Avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises

Étant donné que ce nouveau système d'échange de quotas d'émission (SEQE) n'impacte pas directement les communes, le SYVICOL n'a pas de remarques à émettre à ce propos. Cela vaut également pour les amendements relatifs au régime d'aides « Klimabonus Mobilité ».

Avis de la Chambre des Salariés

La Chambre des Salariés prend acte du projet de loi n° 8365 et a émis deux avis. Dans son premier avis concernant plus particulièrement l'instauration du nouveau SEQE II, la Chambre professionnelle n'a en principe pas de remarques à formuler concernant la majorité des modifications, car elles consistent en grande partie en une transposition fidèle de plusieurs éléments des directives, principalement de nature technique. Cela inclut les obligations et délais à respecter par les entités concernées, comme la demande d'autorisation pour émettre des GES, le programme de surveillance et la déclaration des émissions de GES, l'obligation de restitution des quotas, l'information sur toute modification des activités ou des carburants, ainsi que la vérification et l'accréditation des vérificateurs.

Cependant, en ce qui concerne l'introduction du SEQE II, la Chambre des Salariés souhaite souligner que la compensation sociale de l'impact régressif de la fiscalité environnementale reste cruciale. Ainsi, si le Luxembourg devait être contraint de supprimer sa taxe carbone nationale et de rejoindre le SEQE II (par exemple après 2030), la chambre professionnelle demande que le crédit d'impôt compensatoire soit ajusté automatiquement et régulièrement en fonction du prix de vente des quotas aux enchères.

De plus, compte tenu de l'augmentation significative du prix par tonne d'émissions et des récentes modifications européennes qui risquent de faire grimper ce prix à l'avenir, la chambre professionnelle demande au gouvernement d'effectuer une analyse de l'impact régressif de l'augmentation du prix du carbone résultant du SEQE et de proposer des mesures compensatoires pour contrer cet effet injuste, telles qu'une augmentation du crédit d'impôt pour refléter l'impact de la hausse du prix du CO₂.

Concernant le Fonds social pour le climat, la Chambre des Salariés souligne qu'il est important de noter que les recettes que le Luxembourg recevra du Fonds social européen pour le climat seront très limitées. En effet, le Règlement (UE) 2023/955 du 10 mai 2023, instituant ce Fonds, prévoit pour le Luxembourg un financement total maximal de 66.102.592 d'euros sur la période 2026-2032, soit seulement 0,1 % du budget global du Fonds. De plus, la part qui peut être utilisée pour financer une aide directe au profit des ménages vulnérables et aux usagers

vulnérables des transports est limitée à 37,5 % des coûts totaux estimés dans le cadre du Plan social pour le climat du Luxembourg.

Ainsi, bien que la chambre professionnelle reconnaisse que les dispositions proposées respectent le minimum exigé par la directive européenne en matière de « consultation publique », elle demande que la CSL soit davantage impliquée dans l'élaboration du Plan social pour le climat du Luxembourg, avant la publication de l'avant-projet. Elle demande également que l'avant-projet soit officiellement transmis pour avis aux différentes chambres professionnelles. En outre, la chambre professionnelle insiste pour que le projet final précise dans quelle mesure les propositions des différentes chambres professionnelles ont été prises en compte.

Dans son deuxième avis, la Chambre des Salariés se focalise sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce donne son approbation au projet de loi sous avis. Plus précisément, elle se réjouit que ses précédents commentaires, exposé dans son avis relatif au projet de loi n° 8320 et concernant l'article 40, point 1^{quater}, de la loi modifiée du 15 décembre 2020 aient été pris en compte, notamment en ce qui concerne la possibilité pour les acteurs disposant déjà d'un compte de négociation de ne pas être obligés de le clôturer.

Pourtant la chambre professionnelle insiste sur le fait que les recettes générées par le Luxembourg dans le cadre du SEQE II doivent absolument être utilisées pour soutenir les entreprises dans leurs investissements pour leur transition énergétique. Cela inclut des investissements dans de nouvelles technologies électriques ou à carburants alternatifs, le développement des infrastructures nécessaires, ainsi que la mise en place de mesures sociales pour compenser l'impact de l'augmentation des prix de l'énergie sur les ménages vulnérables.

Dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction des nouvelles subventions visant à encourager la mobilité durable. Elle salue notamment les aides destinées aux vélos cargo ainsi que celles visant à soutenir l'installation d'infrastructures de charge pour la mobilité électrique dans les immeubles collectifs, en particulier les bâtiments existants. Toutefois, elle recommande de relever le plafond de l'aide pour les systèmes collectifs de gestion intelligente de recharge, en le faisant passer de 25.000 à 50.000 euros. Par ailleurs, la Chambre de Commerce préconise que le futur règlement grand-ducal garantisse une cohérence entre les aides applicables aux bornes de recharge et celles dédiées aux systèmes de gestion intelligente. Elle suggère également d'élargir l'accès aux subventions aux tiers-investisseurs et d'imposer le raccordement des systèmes de recharge collectifs à un compteur unique. De plus, elle regrette que les personnes morales ne puissent pas bénéficier de la nouvelle subvention pour l'achat de vélos cargo, contrairement aux personnes physiques.

La Chambre de Commerce se réjouit dans son deuxième avis complémentaire de l'introduction d'une base légale pour les régimes d'aides financières financés par le Fonds climat et énergie, notamment à travers l'article 14 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat. Enfin, dans son dernier avis complémentaire, elle accueille favorablement la rétroactivité au 1^{er} octobre 2024 de la nouvelle subvention pour les vélos cargo, prévue dans le cadre de la révision du régime « Klimabonus Mobilité ».

Avis de la Chambre des Métiers

La Chambre des Métiers met l'accent sur les impacts concrets du nouveau système d'échange de quotas d'émissions (SEQE II) et exprime plusieurs réserves majeures, notamment pour les entreprises artisanales, les microentreprises et les régions structurellement défavorisées.

Elle souligne en premier lieu que le nouveau système d'échange de quotas d'émissions entraînera inévitablement une hausse du prix des combustibles fossiles et des coûts liés à l'investissement dans des technologies de réduction des émissions. Or, ces charges seront difficilement supportables pour les petites structures artisanales, qui disposent de peu de marge financière et dépendent souvent de flottes de véhicules pour assurer leurs prestations.

Elle regrette en outre l'absence de mesures concrètes pour accompagner ces entreprises, notamment dans les régions où les infrastructures nécessaires à une mobilité à faibles émissions sont encore largement insuffisantes, voire inexistantes. Dans ces zones, les alternatives écologiques restent théoriques, ce qui risque d'exclure de fait les acteurs économiques locaux de la transition.

Par ailleurs, la chambre professionnelle s'interroge sur l'efficacité réelle du Fonds social pour le climat, au regard des recettes limitées prévues pour le Luxembourg. Les 66 millions d'euros alloués pour la période 2026-2032 semblent insuffisants pour compenser les effets de la tarification du carbone sur les publics vulnérables, qu'il s'agisse des ménages ou des entreprises.

Elle met également en garde contre un risque inflationniste, dans un contexte déjà tendu, qui pourrait affecter le prix des matières premières, en particulier dans la construction. Enfin, la chambre professionnelle attire l'attention sur le risque d'augmentation de la charge administrative, tant pour les entreprises que pour les pouvoirs publics, induite par la mise en œuvre de ces nouveaux mécanismes de régulation et de redistribution.

V. Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article modifie l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le point 1° fait suite au rectificatif à la directive (UE) 2023/959.

Le point 3° transpose les définitions de « carburant » et de « mise à la consommation » prévues à l'article 3 de la directive 2003/87/CE.

Hormis quelques remarques d'ordre légistique que la Commission fait siennes, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 1^{er}.

L'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat est modifié comme suit :

1° Au point 27°, les termes « un navire de ravitaillement en mer » sont remplacés par ceux de « un navire de haute mer » ;

2° Au point 30°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

3° À la suite du point 30°, sont insérés les points 31° et 32° nouveaux libellés comme suit :

« 31° « carburant » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, tout produit énergétique visé à l'article 415, paragraphe 1^{er}, de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005, en ce compris les carburants énumérés à l'article 419 de ladite annexe, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé aux articles 416 et 417 de ladite annexe, y compris pour la production d'électricité ;

32° « mise à la consommation » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, la mise à la consommation telle qu'elle est définie à l'article 6, paragraphe 2, de l'annexe dénommée « loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise » publiée par le règlement ministériel précité du 18 mars 2010. »

Article 2

Cet article modifie l'article 8 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et redresse deux erreurs d'ordre légistique. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 2.

L'article 8, paragraphe 2, de la même loi est modifié comme suit :

1° Les termes « de l'avis » sont remplacés par ceux de « des avis » ;

2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, alinéa 2 », il est inséré une virgule.

Article 3

Cet article modifie l'article 10 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et redresse deux références erronées. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 3.

À l'article 10, paragraphe 2, de la même loi, la référence aux articles « 9 et 10 » est remplacée par celle aux articles « 8 et 9 ».

Article 4

Cet article prévoit d'insérer deux nouveaux articles 12*bis* et 12*ter* dans la loi précitée du 15 décembre 2020. Ces nouveaux articles concernent le plan social pour le climat prévu par

le chapitre II du règlement (UE) 2023/955. Chaque État membre doit présenter à la Commission européenne au plus tard le 30 juin 2025 un tel plan social pour le climat, contenant un ensemble de mesures et d'investissements destinés à faire face à l'impact de la tarification du carbone sur les publics vulnérables. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4.

À la suite de l'article 12 de la même loi, sont insérés les articles *12bis* et *12ter* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 12bis. Plan social pour le climat

(1) Le ministre et le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions élaborent conjointement l'avant-projet de plan social pour le climat.

Les ministres visés à l'alinéa 1^{er} transmettent cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1^{er} endéans les deux mois suivant leur transmission.

L'avant-projet de plan social pour le climat est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations.

(2) Le projet de plan social pour le climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte des avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 12ter. Mise à jour du plan social pour le climat

À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan social pour le climat. Les dispositions de l'article *12bis* s'appliquent à la mise à jour du plan social pour le climat en cas de dépassement du seuil visé à l'article 18, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060. »

Le Conseil d'État note que l'article *12bis* nouveau entend conférer une compétence conjointe au ministre ayant le Climat dans ses attributions et au ministre ayant l'Énergie dans ses attributions pour l'élaboration du plan social pour le climat requis par le règlement européen. Or, au vu de l'article 90 de la Constitution qui dispose que « les membres du Gouvernement exercent leurs attributions, soit en conseil, soit individuellement pour les affaires dont ils ont la charge », le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen. La question de la compétence conjointe de deux membres du Gouvernement est réglée par l'article 10 du règlement interne du Gouvernement approuvé par arrêté grand-ducal du 27 novembre 2023, qui dispose que les affaires qui concernent à la fois plusieurs départements ministériels sont délibérées en Conseil. La suppression de ces dispositions n'empêche pas que la décision soit prise par chacun des ministres, agissant dans leur domaine de compétence conformément au règlement interne du Gouvernement. Ainsi, le législateur ne s'immisce pas dans l'organisation du Gouvernement.

Afin de donner suite à cette remarque du Conseil d'État, il est décidé de libeller comme suit le nouvel article 12*bis* :

« Art. 12*bis*. Plan social pour le climat

(1) L'avant-projet de plan social pour le climat est élaboré.

Le ministre transmet cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent au ministre endéans les deux mois suivant leur transmission.

L'avant-projet de plan social pour le climat est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations.

(2) Le projet de plan social pour le climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte des avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »

Nouvel article 5

Cet article a été inséré dans le projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental. Ce nouvel article, ensemble avec le nouvel article 7, vise à diviser le chapitre 3 relatif au « Fonds climat et énergie » en deux sections, dénommées « Fonds » et « Aides financières ». Il se lit comme suit :

Art. 5.

Les articles 13 à 15 de la même loi forment une nouvelle section 1^{re} du chapitre 3, intitulée comme suit : « Section 1^{re}. Fonds ». »

Les articles suivants sont renumérotés.

Dans son quatrième avis complémentaire, le Conseil d'État n'émet aucune observation quant au fond. Il émet cependant plusieurs remarques d'ordre rédactionnel que la Commission fait sienne cette proposition.

Nouvel article 6

Cet article a été inséré dans le projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental. Il entend modifier l'article 14 de la loi précitée du 15 décembre 2020.

Concernant le point 1°, il introduit une nouvelle aide financière de 50% du coût hors TVA du véhicule, sans toutefois dépasser 1.000 euros, pour les cycles et cycles à pédalage assisté destinés à transporter, à l'arrière et/ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes et/ou de marchandises plus importantes que sur un vélo classique (vélo cargo).

Concernant le point 2°, il ajoute la possibilité de subventionner les systèmes collectifs de gestion intelligente de charge et l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système. Il s'agit de financer l'installation et l'équipement de l'immeuble à hauteur de 50% hors TVA, avec un plafond de 25.000 euros, afin de pouvoir inciter notamment les copropriétés à prendre une approche globale à l'installation d'une infrastructure de charge, ce qui est préférable d'un point de vue technique, économique et administratif. Dans sa version initiale, le nouvel article 5 se lit comme suit :

Art. 6.

L'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, de la même loi est modifié comme suit :

1° La lettre c) est complétée comme suit : « Toutefois, ce plafond est porté à 1 000 euros lorsque le cycle à pédalage assisté électrique ou le cycle permet de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, dispose d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présente des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ; » ;

2° À la suite de la lettre c), il est inséré une lettre d) nouvelle libellée comme suit : « d) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 25 000 euros, de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et de l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système. ».

Hormis quelques remarques d'ordre légistique, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État, qui rappelle cependant que l'article 14 de la loi précitée du 15 décembre 2020 définit les aides financières éligibles à un financement par le biais du fonds spécial « Fonds climat et énergie », sans pour autant prévoir explicitement les différents types d'aides financières à accorder. Par ailleurs, il rappelle que les aides financières relèvent de la matière réservée à la loi en application de l'article 117 de la Constitution et suggère aux auteurs du projet de loi de saisir l'opportunité pour introduire une base légale aux régimes d'aides financières financés par le Fonds climat énergie qui réponde aux prescrits constitutionnels.

Afin de donner suite à cette remarque, un amendement gouvernemental a été introduit. Cet amendement vise à conférer une base légale adéquate aux régimes d'aides financières visées par le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 – portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ – modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le nouvel article 6, dans sa teneur amendée, se lit donc comme suit :

Art. 6.

L'article 14, paragraphe 1^{er}, **point 15°**, de la même loi, est modifié comme suit :

1° Au point 15° sont apportées les modifications suivantes :

a) La lettre c) est **remplacée par le texte suivant :**

« c) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée :

i) plafonné à 600 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;

ii) plafonné à 1 000 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou

uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ; » ;

b) À la suite de la lettre c), il est inséré une lettre d) nouvelle libellée comme suit : « d) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 25 000 euros, de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et de l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans ce système. » ;

2° L'alinéa unique est complété par deux alinéas nouveaux libellés comme suit :

« Un règlement grand-ducal fixe les conditions d'octroi des prises en charges visées à l'alinéa 1^{er}, point 15°, lettres a) à d), en fonction d'un ou de plusieurs des éléments qui suivent :

1° les caractéristiques techniques et le type d'usage du véhicule ;

2° la performance environnementale et énergétique du véhicule ;

3° la date de la conclusion du contrat de vente, de location ou de leasing du véhicule ;

4° la date de la mise en circulation du véhicule ;

5° le lieu et la date de l'immatriculation du véhicule ;

6° le délai de la détention du véhicule ;

7° la date de la livraison du véhicule ;

8° la date de l'établissement de la facture du véhicule ;

9° la souscription par le requérant d'un type de contrat de fourniture d'électricité ;

10° le lieu de résidence et la situation familiale, sociale et économique du requérant.

Le règlement grand-ducal visé à l'alinéa 2 fixe également les modalités d'octroi et de calcul des prises en charge visées à l'alinéa 1^{er}, point 15°, lettres a) à d), ainsi que les modalités de remboursement applicables en cas d'inobservation d'une des conditions d'octroi. »

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'État note ce qui suit :

- Concernant le point 2°, il relève qu'à la phrase liminaire de l'article 14, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, nouveau, à insérer, que la terminologie selon laquelle un règlement grand-ducal « fixe » les conditions d'octroi admettrait que le règlement grand-ducal ne se borne pas à préciser le cadrage normatif préexistant, mais à le mettre en place, ce qui serait manifestement contraire à l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution. En matière réservée, un règlement grand-ducal pourra seulement « préciser » les conditions à respecter. Le Conseil d'État demande donc de remplacer le terme « fixe » par « précise ».

- Pour ce qui est de l'article 14, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 nouveau à insérer, il constate que la disposition vise à conférer une base légale aux régimes d'aides concernés. Le Conseil d'État salue la volonté des auteurs de mettre en œuvre sa suggestion de conférer une base légale aux régimes d'aides. Il se doit néanmoins de constater que cette nouvelle disposition se limite à énumérer les conditions qui seront fixées par voie de règlement grand-ducal sans pour autant reprendre en son sein les conditions essentielles du régime d'aides. Le Conseil d'État rappelle à cet égard l'arrêt n° 177/23 du 3 mars 2023 de la Cour constitutionnelle, selon lequel, dans les matières réservées, « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ». En effet, une analyse du règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019 auquel l'amendement sous revue entend conférer une base légale montre que les exigences

constitutionnelles précitées ne sont pas respectées et donc à considérer comme non conforme à l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Ainsi, l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, du règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019, énumère plusieurs éléments essentiels à faire figurer dans la loi, et pour lesquels le nouveau point 9° ne suffit pas à conférer une base légale. Il convient que la loi dispose que l'octroi des aides est subordonné à la conclusion d'un contrat de fourniture d'électricité verte, dont les caractéristiques sont précisées par règlement grand-ducal, contrat à conclure dans un certain délai à préciser également par règlement grand-ducal.

De plus, l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019 énonce toute une série de conditions ayant trait à la propriété ou à la détention, au lieu de l'immatriculation, qui sont à faire figurer dans la loi.

De même, en ce qui concerne l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019, il ne suffit pas d'énoncer dans la loi que le règlement grand-ducal fixe les conditions d'octroi figurant aux points 3° à 8°. Il appartient à la loi d'énoncer les cas dans lesquels l'aide financière n'est pas due en cas de cession ou d'exportation sous un certain délai à préciser par un règlement grand-ducal.

Les mêmes observations s'imposent encore pour l'article 1^{er}, paragraphe 6, du règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019. Les éléments essentiels sont à faire figurer dans la loi, qui pourra énoncer que l'aide financière est accordée pour les véhicules mis en circulation pour la première fois dans des délais à préciser par règlement grand-ducal, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. La loi pourra préciser que l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière doit avoir lieu au plus tard dans un délai à fixer par règlement grand-ducal après la première mise en circulation du véhicule.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État demande de revoir l'amendement sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Suite à cet avis du Conseil d'État, un nouvel amendement gouvernemental a procédé à la modification de l'article sous rubrique, qui est remplacé comme suit :

Art. 5.

L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, point 15°, sont apportées les modifications suivantes :

a) La lettre c) est remplacée par le texte suivant :

« c) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée :

i) plafonnée à 600 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;

ii) plafonnée à 1 000 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ; »

b) À la suite de la lettre c), il est inséré une lettre d) nouvelle libellée comme suit :

« d) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 25 000 euros, de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et de l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans ce système. » ;

2° Sont insérés les paragraphes 1bis et 1ter nouveaux libellés comme suit :

« (1bis) Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), sont :

1° réservées aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un véhicule immatriculé au Luxembourg ;

2° accordées pour les véhicules acquis et mis en circulation pour la première fois endéans certains délais précisés par règlement grand-ducal et non encore immatriculés à l'étranger ;

3° déterminées en fonction des critères suivants, précisés par règlement grand-ducal :

a) **la catégorie de véhicule ;**

b) **la consommation d'énergie électrique du véhicule et la puissance nette maximale du système de propulsion du véhicule ;**

c) **le nombre de places assises du véhicule et la composition de ménage du requérant ;**

4° subordonnées à l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de la prise en charge endéans certains délais, précisés par règlement grand-ducal, après la première mise en circulation du véhicule.

Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), sous i) et iii), sont subordonnées à la conclusion par les requérants d'un contrat de fourniture d'électricité verte. Un règlement grand-ducal précise les caractéristiques de ces contrats et les délais dans lesquels ils doivent être conclus.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), peuvent être allouées aux détenteurs des véhicules inscrits sur les certificats d'immatriculation ou identifiés sur les contrats de location ou de leasing, à condition que les propriétaires des véhicules renoncent aux prises en charge en question et que les véhicules soient immatriculés au Luxembourg.

Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), ne sont pas dues en cas de cession ou d'exportation des véhicules endéans certains délais, précisés par règlement grand-ducal, suivant l'immatriculation aux noms des requérants des prises en charge. Au cas où elles sont sollicitées par les détenteurs des véhicules, elles ne sont pas dues lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à certains délais précisés par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal précise les pièces à joindre aux demandes pour les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), et les modalités de remboursement applicables en cas d'inobservation d'une des conditions d'octroi.

(1ter) Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), sous i), sont :

1° réservées aux personnes physiques résidant au Luxembourg, bénéficiant d'aides financières étatiques en faveur des ménages à revenus modestes précisées par règlement grand-ducal ;

2° accordées pour les véhicules neufs acquis pour les besoins personnels des requérants endéans les délais précisés par règlement grand-ducal.

Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), sous ii), sont :

1° réservées aux personnes physiques résidant au Luxembourg ;

2° accordées pour les véhicules neufs acquis pour les besoins personnels des requérants endéans les délais précisés par règlement grand-ducal.

Une seule prise en charge au titre du paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), est accordée par personne physique au cours d'une période de cinq ans. La prise en charge n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Un règlement grand-ducal précise les pièces à joindre aux demandes pour les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), et les modalités de remboursement applicables en cas d'inobservation d'une des conditions d'octroi. »

Cet amendement a pour objet de donner suite aux suggestions du Conseil d'État et d'introduire une base légale conforme à la Constitution pour les régimes d'aides financières financés par le Fonds climat énergie. Le point 1° du nouvel article 5 du projet de loi se propose de répondre à une observation d'ordre légistique formulée par le Conseil d'État dans son avis précité du 5 juillet 2024. Le point 2° vise à conférer une base légale adéquate aux régimes d'aides financières visés par le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 précité.

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'État rappelle que, dans son deuxième avis complémentaire du 10 décembre 2024, il s'était opposé formellement, sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution, à l'article 5, point 2°, de la loi en projet faute pour celui-ci de définir en son sein les éléments essentiels du régime d'aides. Les amendements proposés entendent préciser le cadrage normatif, tout en renvoyant au règlement grand-ducal pour certains aspects. Or, il constate que la latitude encore laissée au règlement grand-ducal dans une matière réservée à la loi par les amendements sous revue se trouve être trop large, puisque, faute d'encadrement, certains renvois au règlement grand-ducal n'ont pour d'autre effet que de lui permettre de « déterminer » des éléments essentiels, au lieu de simplement les « préciser ».

De la même manière, si un règlement grand-ducal peut préciser des délais, encore faut-il que ces délais soient au moins enserrés dans un maximum légal.

Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État constate encore que l'amendement prévoit au paragraphe 1^{ter}, point 1°, une condition nouvelle visant à restreindre le bénéfice des aides financières relatives à l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle aux seules personnes « bénéficiant d'aides financières étatiques en faveur des ménages à revenus modestes précisées par règlement grand-ducal ». Or, il appartient à la loi de délimiter la notion de ménage à revenus modestes, afin que d'éventuelles précisions puissent y être apportées par règlement grand-ducal. Alternativement, il est possible de renvoyer à des lois existantes définissant les ménages à revenus modestes auxquels les auteurs veulent faire bénéficier des aides financières.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État se doit de maintenir son opposition formelle sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution, dans une matière réservée à la loi par l'article 117 de la Constitution.

Afin de donner suite à ces critiques, un nouvel amendement gouvernemental concernant le point 15° du paragraphe 1^{er} de l'article 14 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat relatif aux interventions du « Fonds climat et énergie » en matière de promotion de véhicules routiers à zéro ou à faible émissions de CO₂ est inséré. Au vu de l'insertion d'une nouvelle section « Aides financières » par le nouvel article 7, certains redressements textuels mineurs sont nécessaires. Les montants des aides financières concernées sont dorénavant fixés dans cette nouvelle section 2 du chapitre 3. Ainsi, l'article 6 se lit comme suit :

Art. 6.

L'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, de la même loi, est modifié comme suit :

1° À la lettre a), les termes « de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, » sont remplacés par celui de « partielle » ;

2° À la lettre b), les termes « de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 1 650 euros, de l'acquisition et de l'installation d'une borne de charge dédiée au chargement de véhicules électriques raccordée au réseau de distribution basse tension » sont remplacés par ceux de « partielle des coûts d'acquisition et d'installation de bornes de charge pour véhicules électriques ainsi que des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge déterminés par une disposition légale » ;

3° La lettre c) est remplacée par le texte suivant :

« c) la prise en charge partielle de :

- i) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;
- ii) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ».

Dans son quatrième avis complémentaire, le Conseil d'État se déclare d'accord avec le libellé de l'article. Il émet en outre une proposition d'ordre légistique que la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité fait sienne.

Nouvel article 7

Ce nouvel article, introduit par amendement gouvernemental, vise à introduire une section 2 dénommée « Aides financières » dans le chapitre 3 relatif au « Fonds climat et énergie ».

L'objectif de cet amendement est de faire suite aux avis complémentaires du Conseil d'État du 5 juillet 2024, 10 décembre 2024 et 11 mars 2025 dans lesquels il a suggéré aux auteurs du projet de loi d'introduire une base légale conforme à la Constitution pour les régimes d'aides financés par le Fonds climat énergie.

Cette nouvelle section, divisée en 3 sous-sections relatives aux catégories de véhicules subventionnés, reprend le régime actuellement prévu au règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 - portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules

routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ - modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il est prévu d'être modifié par le projet de règlement grand-ducal inscrit sous le n° SCL 61.876. Tous les éléments essentiels de ce régime d'aide sont désormais prévus au niveau d'une loi.

Il est prévu que les modalités d'octroi des aides peuvent être précisées par règlement grand-ducal. Conformément à l'article 117, paragraphes 4 et 5, de la Constitution et à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, ces modalités précisées par règlement grand-ducal ne consisteront qu'en des éléments non-essentiels.

Concernant le nouvel article 15*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, il y a lieu de préciser que les véhicules routiers neufs visés sont définis par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Additionnellement au régime prévu par le règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019, il est proposé au nouvel article 15*bis*, paragraphe 5, alinéa 2, troisième phrase, que des véhicules exposés par des professionnels de la vente de véhicules (« véhicules de démonstration ») soient éligibles pour une aide financière sous condition que le professionnel de la vente précité ait été le premier et unique propriétaire précédent du véhicule et que le requérant de l'aide financière acquière le véhicule au plus tard vingt-quatre mois après sa première mise en circulation. À défaut d'une telle disposition, les voitures de démonstration non vendues endéans les douze mois à partir de leur première immatriculation risqueront de ne pas trouver un second acquéreur au Luxembourg. Cette disposition s'applique aux véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.

Concernant le nouvel article 15*quater*, paragraphe 2, alinéa 3, point 2°, il est proposé, pour les véhicules dont la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, d'aligner les dispositions s'appliquant aux personnes morales de droit privé à celles d'application aux personnes physiques, à savoir que les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière peuvent être introduites dès la première mise en circulation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière. Cette disposition évitera aux personnes morales de droit privé de devoir « préfinancer » le montant de l'aide financière.

Le nouvel article 15*quinquies*, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, prévoit que l'aide financière pour les véhicules d'occasion, en sus du cas de figure général où le requérant de l'aide financière acquiert un tel véhicule âgé d'au minimum trois ans, puisse également être allouée dans les mêmes conditions en cas de changement de détenteur du véhicule, sans que le véhicule ne fasse l'objet d'un changement de propriétaire. Cette disposition encouragera le leasing en « deuxième cycle » et contribuera à garder les véhicules électriques plus longtemps dans le parc automobile luxembourgeois.

Le nouvel article 15*undecies*, dans un objectif de simplification administrative et d'accélération des procédures, prévoit un accès direct de l'Administration de l'environnement aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.

Le nouvel article 7 est libellé comme suit :

Art. 7.

À la suite de l'article 15 de la même loi, il est inséré une nouvelle section 2 du chapitre 3, comprenant les articles *15bis* à *15undecies*, libellée comme suit :

« Section 2. Aides financières

Sous-section 1^{re}. Véhicules routiers neufs

Art. 15bis. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et dans la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants, tels que définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène ;
- 3° les véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables avec des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 50 g/km.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Luxembourg.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.

(3) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

- 1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, intervient au plus tard le 30 juin 2026 inclusivement ;
- 2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2027 inclusivement.

(4) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

- 1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement ;

2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021 inclusivement.

Toutefois, la date limite de la première mise en circulation visée à l’alinéa 1^{er}, point 2°, est portée au 31 décembre 2023 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :

1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe au plus tard le 30 septembre 2021 inclusivement ;

2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement.

(5) L’aide financière n’est allouée que pour un véhicule qui n’a pas encore été immatriculé à l’étranger.

L’aide financière n’est allouée que si l’immatriculation du véhicule au nom du requérant de l’aide financière a lieu au plus tard six mois après la première mise en circulation du véhicule. Ce délai de six mois est porté à douze mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022. Il est porté à vingt- quatre mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024 et sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise disposant d’une autorisation d’établissement pour activité et services commerciaux de vente de véhicules au sens de l’article 8^{quater} de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l’accès aux professions d’artisan, de commerçant, d’industriel ainsi qu’à certaines professions libérales.

(6) L’aide financière n’est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de sept mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l’aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à douze mois. Au cas où l’aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n’est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à sept mois.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l’aide financière n’est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l’aide financière. Au cas où l’aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n’est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à douze mois.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, l’aide financière n’est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les trente-six mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l’aide financière. Au cas où l’aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n’est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à trente-six mois.

(7) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 3°, l’aide financière ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d’un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d’immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, a souscrit, avant la date d’introduction de la demande en

vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 pour cent de sources renouvelables.

(8) Les émissions de CO₂ visées au paragraphe 1^{er}, point 3°, sont celles correspondant au cycle d'essai standardisé combiné, telles que reprises soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers. Pour les véhicules mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, ci-après le « WLTP », est prise en compte.

Art. 15ter. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 1°, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 11 mai 2020 et le 31 décembre 2023 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;

2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant simultanément les conditions suivantes :

a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre ;

b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

c) la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2022 et le 30 septembre 2024 inclusivement ;

3° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;

4° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1°, 2° et 3 ;

5° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

6° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheure/kilomètre ;

2° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;

3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant une des conditions suivantes :

a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;

b) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

4° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2°, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

(3) Pour les véhicules visés à l'article 15*bis*, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 2 500 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

(4) La consommation d'énergie électrique visée au paragraphe 1^{er} est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP, telle que reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

La puissance nette maximale du système de propulsion visée au paragraphe 1^{er} est celle reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré

par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Art. 15^{quater}. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de location ou de leasing a débuté. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Les délais visés aux alinéas 1^{er} et 2 ne sont pas d'application lorsque :

1° le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule ; ou

2° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. Ce délai est porté à quatre ans lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} juillet 2024.

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement des délais visés à l'article 15^{bis}, paragraphe 6.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin dans les sept mois après la date à laquelle il a débuté, sauf si le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, ce même délai précité est porté à trente-six mois.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 2. Véhicules d'occasion

Art. 15quinquies. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants âgés d'au minimum trois années au moment de l'acquisition :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène.

L'aide financière est allouée pour des voitures automobiles à personnes et des camionnettes.

Pour les véhicules définis aux alinéas 1^{er} et 2 faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière est également allouée en cas de changement de détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

(3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de vingt- quatre mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière.

De même, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à un délai de vingt-quatre mois.

(4) L'aide financière est allouée pour les véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de location ou de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. Elle n'est pas due lorsque le contrat de vente est conclu entre deux personnes qui font partie du même ménage.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Toutefois, un véhicule pour lequel une aide financière a été allouée au titre de la sous-section 1^{re} du présent chapitre peut faire l'objet d'une aide financière au titre de la présente sous-section.

Art. 15sexies. Montants

Pour les véhicules visés à l'article 15quinquies, paragraphe 1^{er}, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

Art. 15septies. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Ce délai de douze mois n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 1^{er}.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 2, sauf si le détenteur est devenu propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 3. Cycles

Art. 15octies. Conditions

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants :

1° les cycles ;

2° les cycles à pédalage assisté ;

3° les cycles à pédalage assisté électrique ou cycles permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques résidant au Luxembourg qui acquièrent un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} pour leurs besoins personnels. Elle n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de cinq ans.

Pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, pour lesquels la facture est établie à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière est réservée aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.

(3) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Art. 15nonies. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, le montant de l'aide financière s'élève à 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 300 euros.

Toutefois, pour les véhicules pour lesquels la facture est établie entre le 11 mai 2020 et le 30 juin 2026 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 euros.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, sans toutefois dépasser 1 000 euros.

Art. 15decies. Modalités d'octroi

(1) Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard un an après l'acquisition du véhicule.

Sous-section 4. Accès aux données

Art. 15undecies. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées par la présente section et des contrôles y relatifs, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.

Dans son quatrième avis complémentaire, le Conseil d'État se déclare en mesure de lever son opposition formelle émise sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution. Le Conseil d'État donne à considérer que la refonte des dispositions légales devra entraîner l'adaptation des dispositions du règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019, afin que n'y subsistent plus que les modalités d'octroi des aides relatives à l'introduction de la demande par voie de formulaire et les pièces justificatives devant l'accompagner.

Il note encore que l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, renvoie à des règlements grand-ducaux pour la définition des véhicules routiers neufs. Lorsque des matières réservées à la loi sont concernées, en l'occurrence l'article 117, paragraphe 4, de la Constitution, le champ d'application de la loi ne peut pas être conditionné par des définitions émanant de normes inférieures. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition en question. Il émet cependant une proposition de libellé pour le paragraphe 1^{er}, avec laquelle il déclare d'ores et déjà pouvoir se montrer d'accord. La Commission fait sienne cette proposition, de même que les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Nouvel article 8

Un nouvel article 8 est inséré dans le projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental n'appelant pas de commentaire particulier ; il est libellé comme suit :

Art. 8.

L'article 15*bis* de la même loi devient l'article 15*duodecies*.

Suite à une proposition d'ordre légistique émise par le Conseil d'État dans son quatrième avis complémentaire, cet article est supprimé, car devenu superfétatoire.

Article 5 initial (nouvel article 8)

Cet article transpose la modification apportée à l'article 18*bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée et redresse une erreur d'ordre légistique. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 8.

L'article 22, paragraphe 2, première phrase, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° La référence à l'article « 17 » est remplacée par celle à l'article « 35 » ;
- 2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, point 2° », il est inséré une virgule.

Article 6 initial (nouvel article 9)

L'article poursuit un objectif de simplification administrative. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 9.

À l'article 25, paragraphe 3, de la même loi, les termes « du ministre » sont remplacés par ceux de « de l'administration ».

Article 7 initial (nouvel article 10)

Cet article poursuit un objectif de simplification administrative. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 10.

À l'article 26, paragraphe 1^{er}, première phrase, de la même loi, les termes « le ministre » sont remplacés par ceux de « l'administration ».

Article 8 initial (nouvel article 11)

Cet article insère un nouveau paragraphe 4 à l'article 36 de la loi précitée du 15 décembre 2020.

Le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre prévoit à son article 38, paragraphe 5, que les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse utilisés pour la combustion satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre établis à l'article 29, paragraphes 2 à 7 et paragraphe 10, de la directive (UE) 2018/2001 du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, telle que modifiée.

Ces articles sont transposés par le règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, et notamment par son article 14. Or, celui-ci en exigeant que la preuve de la vérification doit être rapportée à l'aide de systèmes nationaux ou internationaux volontaires, va au-delà des exigences imposées par la directive (UE) 2018/2001 précitée.

Vu l'absence de système national au Luxembourg et vu le faible nombre de systèmes volontaires initialement reconnus par la Commission européenne, la disponibilité d'organismes de certification était limitée. Il était ainsi en partie très difficile pour les fournisseurs concernés de se conformer à cette obligation.

Le présent article vise dès lors à insérer une exception pour la déclaration de l'année 2023. Cette exception joue uniquement pour les combustibles solides et gazeux produits à partir de la biomasse et utilisés pour la production d'énergie. La disposition est inspirée de la législation wallonne.

Hormis une remarque d'ordre légistique, l'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 11.

L'article 36 de la même loi est complété par un paragraphe 4 nouveau libellé comme suit :

« (4) Jusqu'au 31 décembre 2023, les combustibles solides et gazeux, produits à partir de la biomasse et utilisés pour la production d'énergie, pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir une preuve au sens de l'article 14 du règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, sont présumés conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre visés à l'article 38, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n°601/2012 de la Commission, tel que modifié, si pour les combustibles concernés, l'exploitant d'installation joint à sa déclaration tous les éléments de preuve :

1° démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour obtenir ou émettre au plus vite les preuves nécessaires et les raisons pour lesquelles il n'a pas été raisonnablement possible de les obtenir ;

2° démontrant les raisons pour lesquelles il n'a pas pu développer d'alternatives raisonnables pour accéder à d'autres sources de biomasse pour lesquelles une preuve aurait pu être obtenue ;

3° démontrant dans quelle mesure la biomasse concernée offre des caractéristiques qui lui permettent de répondre aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en fournissant également le bilan massique. »

Article 9 initial (nouvel article 12)

Cet article modifie l'article 40 de la loi précitée du 15 décembre 2020 et le registre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 12.

L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est complété comme suit : « La perception de ces frais de gestion se fait selon les modalités prévues à l'article 42, paragraphe 5, alinéa 4. Les frais de gestion sont portés directement en recette au fonds dont question au chapitre III. » ;

2° Au paragraphe 1*bis*, la première phrase est remplacée par la phrase suivante : « Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'installations fixes, les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs, les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées. » ;

3° Au paragraphe 1*quater*, les termes « et détenir » sont supprimés.

Article 10 initial (nouvel article 13)

Cet article redresse la description du champ d'application de la section 4*bis* de la loi du 15 décembre 2020, étant donné que la section 4*bis* ne contient pas d'article relatif à la délivrance de quotas. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 13.

À l'article 41*bis*, première phrase, de la même loi, les termes « , à la délivrance » sont supprimés.

Article 11 initial (nouvel article 14)

L'article procède, ensemble avec l'article 12 (initial), au réagencement des dispositions relatives aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre figurant à l'article 41*ter* de la loi du 15 décembre 2020 en s'inspirant de la structure des articles 23 et suivants de cette loi. Hormis quelques remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 14.

L'article 41*ter* de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, la référence aux « paragraphes 2 et 3 » est remplacée par celle aux « articles 41*quater* et 41*quinquies*, paragraphe 1^{er} » ;

2° Les paragraphes 2 à 6 sont abrogés, faisant du paragraphe 1^{er} un alinéa unique.

Article 12 initial (nouvel article 15)

L'article procède, ensemble avec l'article 11 (initial), au réagencement des dispositions relatives aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre figurant à l'article 41*ter*. Il insère également dans la loi précitée du 15 décembre 2020 plusieurs autres dispositions (nouveaux articles 41*quater* à 41*undecies*) nécessaires à la mise en œuvre nationale du nouveau

système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et autres secteurs. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 15.

À la suite de l'article 41*ter* de la même loi, sont insérés les articles 41*quater*, 41*quinquies*, 41*sexies*, 41*septies*, 41*octies*, 41*nonies*, 41*decies* et 41*undecies* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 41*quater*. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(2) Les entités réglementées soumettent leur demande d'autorisation au ministre au plus tard le 31 octobre 2024 ou au moins deux mois avant le début de l'exercice des activités visées à l'annexe III.

Art. 41*quinquies*. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 41*decies*, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(3) Sur demande motivée de l'administration, l'entité réglementée délivre les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

(4) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

Art. 41sexies. Modifications concernant la nature des activités ou des carburants mis à consommation

Au moins deux mois à l'avance, l'entité réglementée informe l'administration de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41septies. Transfert et reconnaissance de quotas

(1) Les quotas relevant de la présente section peuvent être transférés entre :

1° personnes dans l'Union européenne ;

2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas relevant de la présente section délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant aux entités réglementées.

Art. 41octies. Restitution et annulation de quotas

(1) À partir du 1^{er} janvier 2028, l'entité réglementée restitue au plus tard le 31 mai de chaque année une quantité de quotas relevant de la présente section égale aux émissions SEQE totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 41decies.

Le ministre annule les quotas relevant de la présente section restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions SEQE totales de l'année 2028 lorsque la Commission européenne publie un avis au Journal officiel de l'Union européenne conformément à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Les quotas relevant de la présente section peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

Art. 41nonies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions SEQE correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III.

Chaque entité réglementée déclare les émissions SEQE visées à l'alinéa 1^{er} au ministre au cours de l'année suivante, à partir de 2026, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) À compter du 1^{er} janvier 2028, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare au ministre la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu de la présente section qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente, conformément aux exigences et aux modèles précisés dans les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 30 *septies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

(4) Les entités réglementées déterminent et documentent de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées.

(5) Les entités réglementées, dont les émissions SEQE annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, peuvent demander au ministre des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 41*decies*. Vérification des émissions SEQE et accréditation des vérificateurs

(1) Les déclarations présentées par les entités réglementées en application de l'article 41*nonies* sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.

(2) Une entité réglementée, dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 30 avril de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cette entité réglementée ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

(3) Au moins une semaine à l'avance, les entités réglementées communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 41*undecies*. Références

Les articles 35, 38, 39, 40 et 41 s'appliquent aux émissions SEQE, aux entités réglementées et aux quotas couverts par la présente section. À cette fin :

1° toute référence aux émissions SEQE est lue comme une référence aux émissions SEQE relevant de la présente section ;

2° toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant de la présente section ;

3° toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant de la présente section ;

4° la référence à l'article 26, paragraphes 1^{er} et 2, figurant à l'article 41, paragraphe 2, point 2°, est lue comme une référence à l'article 41*sexies*. »

Quant au fond, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État. D'un point de vue légistique, ce dernier signale que la loi à modifier comporte déjà un article 41*quater*. Par conséquent, il y a lieu de reformuler l'article sous rubrique comme suit :

« **Art. 12.** L'article 41*quater* de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 41*quater*. [...] ». »

En procédant de cette manière, il convient d'ajouter un nouvel article libellé comme suit :

« **Art. 13.** À la suite de l'article 41*quater* de la même loi, sont insérés les articles 41*quinquies*, 41*sexies*, 41*septies*, 41*octies*, 41*nonies*, 41*decies* et 41*undecies* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 41*quinquies*. [...] ». »

Le Conseil d'État émet encore quelques autres remarques d'ordre légistique. Ainsi, les nouveaux articles 15 et 16 se liront comme suit :

Art. 15.

L'article 41*quater* de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 41*quater*. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° ~~de la ou~~ des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(2) Les entités réglementées soumettent leur demande d'autorisation au ministre au plus tard le 31 octobre 2024 ou au moins deux mois avant le début de l'exercice des activités visées à l'annexe III.

Art. 16.

À la suite de l'article 41*quater* de la même loi, sont insérés les articles 41*quinquies*, 41*sexies*, 41*septies*, 41*octies*, 41*nonies*, 41*decies* et 41*undecies* nouveaux libellés comme suit :

Art. 41quinquies. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 41*decies*, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(3) Sur demande motivée de l'administration, l'entité réglementée délivre les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

(4) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

Art. 41sexies. Modifications concernant la nature des activités ou des carburants mis à consommation

Au moins deux mois à l'avance, l'entité réglementée informe l'administration de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41septies. Transfert et reconnaissance de quotas

(1) Les quotas relevant de la présente section peuvent être transférés entre :

1° personnes dans l'Union européenne ;

2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas relevant de la présente section délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant aux entités réglementées.

Art. 41octies. Restitution et annulation de quotas

(1) À partir du 1^{er} janvier 2028, l'entité réglementée restitue au plus tard le 31 mai de chaque année une quantité de quotas relevant de la présente section égale aux émissions SEQE totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 41decies.

Le ministre annule les quotas relevant de la présente section restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions SEQE totales de l'année 2028 lorsque la Commission européenne publie un avis au Journal officiel de l'Union européenne conformément à l'article 30 duodecies, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Les quotas relevant la présente section peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

Art. 41nonies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III.

Chaque entité réglementée déclare les émissions SEQE visées à l'alinéa 1^{er} au ministre au cours de l'année suivante, à partir de 2026, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) À compter du 1^{er} janvier 2028, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare au ministre la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu de la présente section qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente, conformément aux exigences et aux modèles précisés dans les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 30septies, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41ter au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

(4) Les entités réglementées déterminent et documentent de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées.

(5) Les entités réglementées, dont les émissions SEQE annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, peuvent demander au ministre des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 41decies. Vérification des émissions SEQE et accréditation des vérificateurs

(1) Les déclarations présentées par les entités réglementées en application de l'article 41~~nonies~~ sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée ~~telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.~~

(2) Une entité réglementée, dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 30 avril de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cette entité réglementée ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

(3) Au moins une semaine à l'avance, les entités réglementées communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 41~~undecies~~. Références

Les articles 35, 38, 39, 40 et 41 s'appliquent aux émissions SEQE, aux entités réglementées et aux quotas couverts par la présente section. À cette fin :

1° toute référence aux émissions SEQE est lue comme une référence aux émissions SEQE relevant de la présente section ;

2° toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant de la présente section ;

3° toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant de la présente section ;

4° la référence à l'article 26, paragraphes 1^{er} et 2, figurant à l'article 41, paragraphe 2, point 2°, est lue comme une référence à l'article 41~~sexies~~. »

Article 13 initial (nouvel article 17)

Cet article modifie l'article 42 de la loi précitée du 15 décembre 2020. Il adapte la disposition concernant les amendes administratives au nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, ainsi qu'à l'extension du système existant au transport maritime. Hormis quelques remarques d'ordre légistique, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 17.

L'article 42 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er} sont apportées les modifications suivantes :

a) À la suite des termes « l'article 23 », sont insérés les termes « ou à l'article 41~~ter~~ » ;

b) Les termes « l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'entité réglementée » ;

2° Au paragraphe 2, les termes « l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs ou l'entité réglementée » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

a) À la première phrase, les termes « Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « Tout exploitant, exploitant d'aéronef, compagnie maritime ou entité réglementée » ;

b) À la deuxième et à la troisième phrases, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;

4° Au paragraphe 5 sont apportées les modifications suivantes :

a) À l'alinéa 2, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur, le représentant en douane indirect ou l'entité réglementée » ;

b) À l'alinéa 3, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;

c) À l'alinéa 4, première phrase, à la suite des termes « l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA », il est inséré un point.

Au point 4°, lettre c), il convient d'écrire « À l'alinéa 4, première phrase, [...] ».

Article 14 initial (nouvel article 18)

Cet article modifie l'article 43 de la loi précitée du 15 décembre 2020. Il adapte la disposition concernant les mesures administratives au nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Le point 3° redresse deux erreurs d'ordre légistique. Hormis une remarque d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 18.

L'article 43 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le paragraphe suivant :

« (1) En cas de non-respect des dispositions des articles 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37, 40, paragraphe 3, 41^{ter}, 41^{quater}, paragraphe 2, 41^{quinquies}, paragraphe 3, 41^{sexies}, 41^{septies}, 41^{octies}, 41^{nonies}, et 41^{decies}, le ministre peut, selon le cas :

1° impartir à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef, à la compagnie maritime ou à l'entité réglementée un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans ;

2° faire suspendre, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation, d'une activité aérienne ou de l'activité d'une entité réglementée par mesure provisoire ou faire fermer l'installation ou l'entrepôt, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1^{er}.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1^{er}, ces dernières sont levées. » ;

2° Au paragraphe 2, à la suite des termes « l'exploitant », sont insérés les termes « ou à l'entité réglementée » ;

3° Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

a) La référence au « paragraphe 1^{er} premier tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 1° » ;

b) La référence au « paragraphe 1^{er} deuxième tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 2° » ;

4° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs, des compagnies maritimes et des entités réglementées ».

Article 15 initial (nouvel article 19)

Cet article modifie l'article 46 de la loi précitée du 15 décembre 2020 et adapte la disposition concernant les sanctions pénales au nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Hormis quelques remarques d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 19.

À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 1°, à la suite de la référence à « l'article 34, paragraphe 10 », il est inséré une virgule ;

2° Au point 2°, la référence à « l'article 12, 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité » est remplacée par celle à « l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité » ;

3° Au point 4°, la référence à « l'article 25, paragraphe 3 » est remplacée par celle à « l'article 25, paragraphe 3, ou à l'article 41 *quinquies*, paragraphe 3, » ;

4° Le point 5° est remplacé par le point suivant :

« 5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2, ou à l'article 41 *sexies* n'informe pas l'administration des changements ou modifications y visés ; » ;

5° Le point 6° est remplacé par le point suivant :

« 6° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 4, ou à l'article 41 *octies*, paragraphe 1^{er}, ne restitue pas les quotas avant l'écoulement des délais y visés ; » ;

6° Au point 10°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

7° À la suite du point 10°, il est inséré un point 11° nouveau libellé comme suit :

« 11° Toute personne qui par infraction à l'article 41^{nonies}, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne déclare pas les émissions SEQE conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée. »

Nouvel article 20

Cet article a été inséré dans le projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental. Il fait suite au rectificatif à la directive (UE) 2023/959 publié au Journal officiel de l'Union européenne le 22 mars 2024 (JO L, 2024/90176, 22.3.2024). Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 20.

Au tableau de l'annexe I, à la troisième ligne de la première colonne, de la même loi, les termes « Raffinage de pétrole » sont remplacés par ceux de « Raffinage d'huile ».

Nouvel article 21

Cet article a été inséré dans le projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental et fait suite au rectificatif à la directive (UE) 2023/959 publié au Journal officiel de l'Union européenne le 22 mars 2024 (JO L, 2024/90176, 22.3.2024). Hormis quelques remarques d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 21.

Au tableau de l'annexe III, à la seconde ligne de la première colonne, alinéa 2, de la même loi, la phrase liminaire est remplacée par le texte suivant : « Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications nécessaires de ces définitions, comme suit : ».

Article 16 initial (nouvel article 22)

Cet article concerne l'entrée en vigueur de la loi. Un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2024 est prévu pour l'article 8 qui concerne les déclarations des émissions SEQE de l'année 2023 à soumettre à l'Administration de l'environnement au plus tard le 7 mars 2024. Un effet rétroactif à la date de l'entrée en vigueur de la loi issue du projet de loi n° 8320 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat est prévu pour l'article 9, point 3°, afin d'éviter la clôture des comptes de négociation appartenant à des entités immatriculées en dehors de l'Espace économique européen et de la Suisse. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit :

Art. 16.

La présente loi entre en vigueur le 30 juin 2024, à l'exception :

1° de l'article 8 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;

2° de l'article 9, point 3°, qui produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la loi du [insérer date du PL n° 8320] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ;

3° des articles 13, 14 et 15 qui entrent en vigueur le quatrième jour qui suit celui de la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Conseil d'État note que la phrase liminaire prévoit une entrée en vigueur de la loi au 30 juin 2024, date correspondant au délai de transposition des dispositions européennes. Il donne à considérer qu'en cas de publication postérieure à la date du 30 juin 2024, la loi en projet se verrait conférer une application rétroactive, risquant de heurter les principes de sécurité juridique et de confiance légitime. Le cas échéant, le Conseil d'État suggère de prévoir l'entrée en vigueur de la loi au lendemain du jour qui suit sa publication.

Pour ce qui est du point 1° et du point 2°, le Conseil d'État note que les dispositions visées concernent des mesures qui touchent favorablement des situations juridiques valablement acquises et consolidées sans heurter les droits de tiers ; il peut donc marquer son accord avec la rétroactivité y envisagée. Pour ce qui est du point 3°, il est à supprimer pour être superfétatoire au vu des règles de droit commun en matière de publication. D'un point de vue légistique, au point 2°, le Conseil d'État demande à ce que la date relative à l'acte en question soit insérée, tout en supprimant les termes « [insérer date du PL n° 8320] ».

Un amendement gouvernemental a été introduit à l'endroit de cet article qui est modifié comme suit :

Art. 22.

La présente loi entre en vigueur **le premier jour qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg**, à l'exception :

1° de l'article 5, point 1°, lettre a), qui produit ses effets au 1^{er} octobre 2024 ;

2° de l'article 9 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;

3° de l'article 10, point 3°, qui produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le nouvel point 1° confère un effet rétroactif au 1^{er} octobre 2024 à la disposition relative à la nouvelle aide financière pour l'achat de vélos cargo. Cette rétroactivité est nécessaire pour que l'aide financière puisse être versée dès l'entrée en vigueur du projet de loi pour tout vélo cargo acquis depuis le 1^{er} octobre 2024. Elle touche favorablement des situations juridiques valablement acquises et consolidées sans heurter les droits de tiers. Partant, les principes de sécurité juridique et de confiance légitime ne sont pas violés.

Les modifications apportées aux références figurant aux points 2° et 3° font suite à l'avis du Conseil d'État du 25 juin 2024.

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'État comprend qu'à la première phrase, les auteurs ont entendu viser une entrée en vigueur au premier jour « du mois » qui suit celui de la publication, et non pas, comme l'indique le texte actuel, au premier jour qui suit la publication. Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication. Il demande dès lors la suppression de la première phrase.

Quant à la seconde phrase qui introduit une rétroactivité en ce qui concerne l'aide financière pour les vélos cargo, le Conseil d'État marque son accord avec l'effet rétroactif. Toutefois, en visant l'article 5, point 1°, lettre a), de la loi en projet, la disposition confère une rétroactivité au 1^{er} octobre 2024 en ce qui concerne les cycles visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, lettre c), point i), alors que cette aide pour « l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle » est déjà en vigueur. Étant donné que les auteurs entendent donner un effet rétroactif à l'aide pour l'acquisition d'un vélo cargo introduite au point ii) de l'article précité, le Conseil d'État demande de préciser les renvois en limitant la rétroactivité à l'article 5, point 1°, lettre a), de la loi en projet introduisant un article 14, paragraphe 1^{er}, lettre c), point ii), dans la loi précitée du 15 décembre 2020.

Pour répondre à cette remarque, un amendement gouvernemental a introduit une modification au point 1°, lequel confère un effet rétroactif au 1^{er} octobre 2024 à la disposition relative à la nouvelle aide financière pour l'achat de vélos cargo. Le nouvel article 23 se lit donc comme suit :

Art. 22.

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception :

1° de l'article 6, point 3°, introduisant un article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), point ii), dans la loi précitée du 15 décembre 2020 qui produit ses effets au 1^{er} octobre 2024 ;

2° de l'article 12 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;

3° de l'article 13, point 3°, qui produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Dans son quatrième avis complémentaire, le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger, à la phrase liminaire, aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, il note par ailleurs que les auteurs ont suivi ses observations demandant de préciser les renvois en limitant la rétroactivité à l'article du projet de loi introduisant un article 14, paragraphe 1^{er}, lettre c), point ii), dans la loi du 15 décembre 2020. Cependant, le Conseil d'État demande qu'il soit renvoyé à l'article introduisant cette aide financière pour les vélos cargo, à savoir l'article 7 du texte en projet introduisant l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, point 3°. La Commission fait sienne cette proposition.

VI. Texte proposé par la Commission

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Art. 1^{er}.

L'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat est modifié comme suit :

1° Au point 27°, les termes « un navire de ravitaillement en mer » sont remplacés par ceux de « un navire de haute mer » ;

2° Au point 30°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

3° À la suite du point 30°, sont insérés les points 31° et 32° nouveaux libellés comme suit :

« 31° « carburant » : aux fins du chapitre 4, section *4bis*, tout produit énergétique visé à l'article 415, paragraphe 1^{er}, de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005, en ce compris les carburants énumérés à l'article 419 de ladite annexe, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé aux articles 416 et 417 de ladite annexe, y compris pour la production d'électricité ;

32° « mise à la consommation » : aux fins du chapitre 4, section *4bis*, la mise à la consommation telle qu'elle est définie à l'article 6, paragraphe 2, de l'annexe dénommée « loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise » publiée par le règlement ministériel précité du 18 mars 2010. »

Art. 2.

L'article 8, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :

1° Les termes « de l'avis » sont remplacés par ceux de « des avis » ;

2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, alinéa 2 », il est inséré une virgule.

Art. 3.

À l'article 10, paragraphe 2, de la même loi, la référence aux articles « 9 et 10 » est remplacée par celle aux articles « 8 et 9 ».

Art. 4.

À la suite de l'article 12 de la même loi, sont insérés les articles *12bis* et *12ter* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 12bis. Plan social pour le climat

(1) L'avant-projet de plan social pour le climat est élaboré.

Le ministre transmet cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent au ministre endéans les deux mois suivant leur transmission.

L'avant-projet de plan social pour le climat est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations.

(2) Le projet de plan social pour le climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte des avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 12ter. Mise à jour du plan social pour le climat

À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan social pour le climat. Les dispositions de l'article 12bis s'appliquent à la mise à jour du plan social pour le climat en cas de dépassement du seuil visé à l'article 18, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060. »

Art. 5.

Les articles 13 à 15 de la même loi forment une nouvelle section 1^{re} du chapitre 3, intitulée comme suit : « **Section 1^{re}. – Fonds** ». »

Art. 6.

L'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, de la même loi, est modifié comme suit :

1° À la lettre a), phrase liminaire, les termes « de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, » sont remplacés par celui de « partielle » ;

2° À la lettre b), les termes « de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 1 650 euros, de l'acquisition et de l'installation d'une borne de charge dédiée au chargement de véhicules électriques raccordée au réseau de distribution basse tension » sont remplacés par ceux de « partielle des coûts d'acquisition et d'installation de bornes de charge pour véhicules électriques ainsi que des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge déterminés par une disposition légale » ;

3° La lettre c) est remplacée par le texte suivant :

« c) la prise en charge partielle de :

- i) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;
- ii) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ».

Art. 7.

À la suite de l'article 15 de la même loi, il est inséré une nouvelle section 2 du chapitre 3, comprenant les articles 15-1 à 15-10, libellée comme suit :

« **Section 2. – Aides financières**

Sous-section 1^{re}. Véhicules routiers neufs

Art. 15-1. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et dans la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène ;
- 3° les véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables avec des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 50 grammes/kilomètre.

Constitue un véhicule routier neuf au sens du présent chapitre, le véhicule routier qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Luxembourg.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.

(3) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

- 1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, intervient au plus tard le 30 juin 2026 inclusivement ;
- 2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2027 inclusivement.

(4) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

- 1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement ;
- 2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021 inclusivement.

Toutefois, la date limite de la première mise en circulation visée à l'alinéa 1^{er}, point 2°, est portée au 31 décembre 2023 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :

- 1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe au plus tard le 30 septembre 2021 inclusivement ;
- 2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement.

(5) L'aide financière n'est allouée que pour un véhicule qui n'a pas encore été immatriculé à l'étranger.

L'aide financière n'est allouée que si l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière a lieu au plus tard six mois après la première mise en circulation du véhicule. Ce délai de six mois est porté à douze mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022. Il est porté à vingt-quatre mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024 et sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise disposant d'une autorisation d'établissement pour activité et services commerciaux de vente de véhicules au sens de l'article 8^{quater} de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(6) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de sept mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à douze mois. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à sept mois.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à douze mois.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les trente-six mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à trente-six mois.

(7) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 3°, l'aide financière ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un

contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, a souscrit, avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 pour cent de sources renouvelables.

- (8) Les émissions de CO₂ visées au paragraphe 1^{er}, point 3^o, sont celles correspondant au cycle d'essai standardisé combiné, telles que reprises soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers. Pour les véhicules mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, ci-après le « WLTP », est prise en compte.

Art. 15-2. Montants

- (1) Pour les véhicules visés à l'article 15-1, paragraphe 1^{er}, point 1^o, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1^o 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2^o 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 11 mai 2020 et le 31 décembre 2023 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1^o 8 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule ;
- 2^o 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- 2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant simultanément les conditions suivantes :
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre ;
 - b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
 - c) la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2022 et le 30 septembre 2024 inclusivement ;
- 3° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;
- 4° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1°, 2° et 3 ;
- 5° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;
- 6° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une

voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheure/kilomètre ;

- 2° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;
- 3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant une des conditions suivantes :
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
 - b) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
- 4° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;
- 5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15-1, paragraphe 1^{er}, point 2°, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

(3) Pour les véhicules visés à l'article 15-1, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 2 500 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

(4) La consommation d'énergie électrique visée au paragraphe 1^{er} est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP, telle que reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

La puissance nette maximale du système de propulsion visée au paragraphe 1^{er} est celle reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Art. 15-3. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de location ou de leasing a débuté. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Les délais visés aux alinéas 1^{er} et 2 ne sont pas d'application lorsque :

1° le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule ; ou

2° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. Ce délai est porté à quatre ans lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} juillet 2024.

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement des délais visés à l'article 15-1, paragraphe 6.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin dans les sept mois après la date à laquelle il a débuté, sauf si le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, ce même délai précité est porté à trente-six mois.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003

relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 2. Véhicules d'occasion

Art. 15-4. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants âgés d'au minimum trois années au moment de l'acquisition :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène.

L'aide financière est allouée pour des voitures automobiles à personnes et des camionnettes.

Pour les véhicules définis aux alinéas 1^{er} et 2 faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière est également allouée en cas de changement de détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

(3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière.

De même, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à un délai de vingt-quatre mois.

(4) L'aide financière est allouée pour les véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de location ou de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. Elle n'est pas due lorsque le contrat de vente est conclu entre deux personnes qui font partie du même ménage.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Toutefois, un véhicule pour lequel une aide financière a été allouée au titre de la sous-section 1^{re} du présent chapitre peut faire l'objet d'une aide financière au titre de la présente sous-section.

Art. 15-5. Montants

Pour les véhicules visés à l'article 15-4, paragraphe 1^{er}, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

Art. 15-6. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Ce délai de douze mois n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière.

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement du délai visé à l'article 15-4, paragraphe 3, alinéa 1^{er}.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 15-4, paragraphe 3, alinéa 2, sauf si le détenteur est devenu propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 3. Cycles

Art. 15-7. Conditions

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants :

- 1° les cycles ;
- 2° les cycles à pédalage assisté ;
- 3° les cycles à pédalage assisté électrique ou cycles permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle.

- (2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques résidant au Luxembourg qui acquièrent un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} pour leurs besoins personnels. Elle n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de cinq ans.

Pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, pour lesquels la facture est établie à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière est réservée aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.

- (3) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3^o, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Art. 15-8. Montants

- (1) Pour les véhicules visés à l'article 15-7, paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, le montant de l'aide financière s'élève à 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 300 euros.

Toutefois, pour les véhicules pour lesquels la facture est établie entre le 11 mai 2020 et le 30 juin 2026 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 euros.

- (2) Pour les véhicules visés à l'article 15-7, paragraphe 1^{er}, point 3^o, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, sans toutefois dépasser 1 000 euros.

Art. 15-9. Modalités d'octroi

- (1) Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

- (2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard un an après l'acquisition du véhicule.

Sous-section 4. Accès aux données

Art. 15-10. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées par la présente section et des contrôles y relatifs, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.

Art. 8.

L'article 22, paragraphe 2, première phrase, de la même loi, est modifié comme suit :

1° La référence à l'article « 17 » est remplacée par celle à l'article « 35 » ;

2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, point 2° », il est inséré une virgule.

Art. 9.

À l'article 25, paragraphe 3, de la même loi, les termes « du ministre » sont remplacés par ceux de « de l'administration ».

Art. 10.

À l'article 26, paragraphe 1^{er}, première phrase, de la même loi, les termes « le ministre » sont remplacés par ceux de « l'administration ».

Art. 11.

L'article 36 de la même loi est complété par un paragraphe 4 nouveau libellé comme suit :

« (4) Jusqu'au 31 décembre 2023, les combustibles solides et gazeux, produits à partir de la biomasse et utilisés pour la production d'énergie, pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir une preuve au sens de l'article 14 du règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, sont présumés conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre visés à l'article 38, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n°601/2012 de la Commission, tel que modifié, si pour les combustibles concernés, l'exploitant d'installation joint à sa déclaration tous les éléments de preuve :

1° démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour obtenir ou émettre au plus vite les preuves nécessaires et les raisons pour lesquelles il n'a pas été raisonnablement possible de les obtenir ;

2° démontrant les raisons pour lesquelles il n'a pas pu développer d'alternatives raisonnables pour accéder à d'autres sources de biomasse pour lesquelles une preuve aurait pu être obtenue ;

3° démontrant dans quelle mesure la biomasse concernée offre des caractéristiques qui lui permettent de répondre aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en fournissant également le bilan massique. »

Art. 12.

L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est complété comme suit : « La perception de ces frais de gestion se fait selon les modalités prévues à l'article 42, paragraphe 5, alinéa 4. Les frais de gestion sont portés directement en recette au fonds dont question au chapitre III. » ;

2° Au paragraphe 1*bis*, la première phrase est remplacée par la phrase suivante : « Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg,

sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'installations fixes, les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs, les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées. » ;

3° Au paragraphe 1^{quater}, les termes « et détenir » sont supprimés.

Art. 13.

À l'article 41^{bis}, première phrase, de la même loi, les termes « , à la délivrance » sont supprimés.

Art. 14.

L'article 41^{ter} de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, la référence aux « paragraphes 2 et 3 » est remplacée par celle aux « articles 41^{quater} et 41^{quinquies}, paragraphe 1^{er} » ;

2° Les paragraphes 2 à 6 sont abrogés, faisant du paragraphe 1^{er} un alinéa unique.

Art. 15.

L'article 41^{quater} de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 41^{quater}. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 ^{septies} de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

Les entités réglementées soumettent leur demande d'autorisation au ministre au plus tard le 31 octobre 2024 ou au moins deux mois avant le début de l'exercice des activités visées à l'annexe III.

Art. 16.

À la suite de l'article 41^{quater} de la même loi, sont insérés les articles 41^{quinquies}, 41^{sexies}, 41^{septies}, 41^{octies}, 41^{nonies}, 41^{decies} et 41^{undecies} nouveaux libellés comme suit :

« Art. 41quinquies. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 41*decies*, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(3) Sur demande motivée de l'administration, l'entité réglementée délivre les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

(4) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

Art. 41sexies. Modifications concernant la nature des activités ou des carburants mis à consommation

Au moins deux mois à l'avance, l'entité réglementée informe l'administration de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41septies. Transfert et reconnaissance de quotas

(1) Les quotas relevant de la présente section peuvent être transférés entre :

1° personnes dans l'Union européenne ;

2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas relevant de la présente section délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant aux entités réglementées.

Art. 41octies. Restitution et annulation de quotas

(1) À partir du 1^{er} janvier 2028, l'entité réglementée restitue au plus tard le 31 mai de chaque année une quantité de quotas relevant de la présente section égale aux émissions SEQE totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 41*decies*.

Le ministre annule les quotas relevant de la présente section restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions SEQE totales de l'année 2028 lorsque la Commission européenne publie un avis au Journal officiel de l'Union européenne conformément à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Les quotas relevant la présente section peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

Art. 41nonies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III.

Chaque entité réglementée déclare les émissions SEQE visées à l'alinéa 1^{er} au ministre au cours de l'année suivante, à partir de 2026, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) À compter du 1^{er} janvier 2028, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare au ministre la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu de la présente section qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente, conformément aux exigences et aux modèles précisés dans les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 30 *septies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

(4) Les entités réglementées déterminent et documentent de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées.

(5) Les entités réglementées, dont les émissions SEQE annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, peuvent demander au ministre des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 41decies. Vérification des émissions SEQE et accréditation des vérificateurs

(1) Les déclarations présentées par les entités réglementées en application de l'article 41*nonies* sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) Une entité réglementée, dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 30 avril de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cette entité réglementée ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

(3) Au moins une semaine à l'avance, les entités réglementées communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 41undecies. Références

Les articles 35, 38, 39, 40 et 41 s'appliquent aux émissions SEQE, aux entités réglementées et aux quotas couverts par la présente section. À cette fin :

1° toute référence aux émissions SEQE est lue comme une référence aux émissions SEQE relevant de la présente section ;

2° toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant de la présente section ;

3° toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant de la présente section ;

4° la référence à l'article 26, paragraphes 1^{er} et 2, figurant à l'article 41, paragraphe 2, point 2°, est lue comme une référence à l'article 41*sexies*. »

Art. 17.

L'article 42 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er} sont apportées les modifications suivantes :

(a) À la suite des termes « l'article 23 », sont insérés les termes « ou à l'article 41*ter* » ;

(b) Les termes « l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'entité réglementée » ;

2° Au paragraphe 2, les termes « l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs ou l'entité réglementée » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

a) À la première phrase, les termes « Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « Tout exploitant, exploitant d'aéronef, compagnie maritime ou entité réglementée » ;

b) À la deuxième et à la troisième phrases, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;

4° Au paragraphe 5 sont apportées les modifications suivantes :

a) À l'alinéa 2, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur, le représentant en douane indirect ou l'entité réglementée » ;

b) À l'alinéa 3, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;

c) À l'alinéa 4, première phrase, à la suite des termes « l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA », il est inséré un point.

Art. 18.

L'article 43 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le paragraphe suivant :

« (1) En cas de non-respect des dispositions des articles 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37, 40, paragraphe 3, 41^{ter}, 41^{quater}, paragraphe 2, 41^{quinquies}, paragraphe 3, 41^{sexies}, 41^{septies}, 41^{octies}, 41^{nonies} et 41^{decies}, le ministre peut, selon le cas :

1° impartir à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef, à la compagnie maritime ou à l'entité réglementée un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans ;

2° faire suspendre, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation, d'une activité aérienne ou de l'activité d'une entité réglementée par mesure provisoire ou faire fermer l'installation ou l'entrepôt, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1^{er}.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1^{er}, ces dernières sont levées. » ;

2° Au paragraphe 2, à la suite des termes « l'exploitant », sont insérés les termes « ou à l'entité réglementée » ;

3° Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

a) La référence au « paragraphe 1^{er} premier tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 1° » ;

b) La référence au « paragraphe 1^{er} deuxième tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 2° » ;

4° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs, des compagnies maritimes et des entités réglementées ».

Art. 19.

À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 1°, à la suite de la référence à « l'article 34, paragraphe 10 », il est inséré une virgule ;

2° Au point 2°, la référence à « l'article 12, 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité » est remplacée par celle à « l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité » ;

3° Au point 4°, la référence à « l'article 25, paragraphe 3 » est remplacée par celle à « l'article 25, paragraphe 3, ou à l'article 41*quinquies*, paragraphe 3, » ;

4° Le point 5° est remplacé par le point suivant :

« 5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2, ou à l'article 41*sexies* n'informe pas l'administration des changements ou modifications y visés ; » ;

5° Le point 6° est remplacé par le point suivant :

« 6° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 4, ou à l'article 41*octies*, paragraphe 1^{er}, ne restitue pas les quotas avant l'écoulement des délais y visés ; » ;

6° Au point 10°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

7° À la suite du point 10°, il est inséré un point 11° nouveau libellé comme suit :

« 11° Toute personne qui par infraction à l'article 41*nonies*, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne déclare pas les émissions SEQE conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée. ».

Art. 20.

Au tableau de l'annexe I, à la troisième ligne de la première colonne, de la même loi, les termes « Raffinage de pétrole » sont remplacés par ceux de « Raffinage d'huile ».

Art. 21.

Au tableau de l'annexe III, à la seconde ligne de la première colonne, alinéa 2, de la même loi, la phrase liminaire est remplacée par le texte suivant : « Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications nécessaires de ces définitions, comme suit : ».

Art. 22.

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception :

1° de l'article 7 introduisant un article 15-7, paragraphe 1^{er}, point 3°, dans la loi précitée du 15 décembre 2020, qui produit ses effets au 1^{er} octobre 2024 ;

2° de l'article 11 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;

3° de l'article 12, point 3°, qui produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Luxembourg, le 7 juillet 2024,

Le Président-Rapporteur,
Paul GALLES