



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7506

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Date de dépôt : 18-12-2019

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-10-2020

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
18-12-2019	Déposé	7506/00	<u>3</u>
31-01-2020	Avis de la Chambre des Métiers (14.1.2020)	7506/01	<u>12</u>
13-02-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (10) de la reunion du 13 février 2020	10	<u>15</u>
13-02-2020	Commission des Finances et du Budget Procès verbal (28) de la reunion du 13 février 2020	28	<u>23</u>
27-02-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (11) de la reunion du 27 février 2020	11	<u>31</u>
27-02-2020	Commission des Finances et du Budget Procès verbal (30) de la reunion du 27 février 2020	30	<u>40</u>
02-03-2020	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7506/02	<u>49</u>
05-03-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (13) de la reunion du 5 mars 2020	13	<u>54</u>
12-03-2020	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7506/03	<u>59</u>
09-06-2020	Avis du Conseil d'État (9.6.2020)	7506/04	<u>64</u>
02-07-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (17) de la reunion du 2 juillet 2020	17	<u>69</u>
13-07-2020	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7506/05	<u>93</u>
13-10-2020	Avis complémentaire du Conseil d'État(13.10.2020)	7506/06	<u>100</u>
22-10-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (01) de la reunion du 22 octobre 2020	01	<u>103</u>
29-10-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (02) de la reunion du 29 octobre 2020	02	<u>110</u>
02-11-2020	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7506/07	<u>136</u>
18-11-2020	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°12 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 3	<u>147</u>
20-11-2020	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-11-2020) Evacué par dispense du second vote (20-11-2020)	7506/08	<u>149</u>
26-11-2020	Résumé du dossier	Résumé	<u>152</u>
16-12-2020	Publié au Mémorial A n°1001 en page 1	Mémorial A N° 1001 de 2020	<u>155</u>

7506/00

N° 7506**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

* * *

*(Dépôt: le 18.12.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (4.12.2019).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	2
4) Fiche financière.....	4
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	4
6) Texte coordonné.....	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique. – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

Palais de Luxembourg, le 4 décembre 2019

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante:

$$\text{Taxe (en euros)} = a * b * c$$

où «a» représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés avant le 1^{er} mars 2020, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés après le 1^{er} mars 2020, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où «b» représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser:

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où «c» représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

1. DISPOSITIONS GENERALES

Au vu de ces changements dans la législation européenne de réception par type, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules apportées par le Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017, le Luxembourg est obligé de mettre en œuvre la transition du cycle d'essai NEDC vers le cycle d'essai WLTP.

Les émissions CO₂ sont mesurées pour chaque type de véhicule selon une procédure d'essai internationale communément appelée « New European Driving Cycle » (NEDC). Cependant, sur base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essai et des résultats d'essais, il apparaît que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ obtenues lors de l'essai des véhicules conformément au cycle NEDC ne sont plus adéquates et ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial. Dans ces circonstances, l'Union européenne a décidé en 2017 qu'il convient de prévoir une nouvelle procédure d'essai réglementaire en mettant en œuvre le cycle d'essai WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) dans la législation de l'Union. Le cycle WLTP a été élaboré au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

Le cycle WLTP fournit des informations plus réalistes concernant la consommation de carburant et des émissions de CO₂ et de polluants réglementés dans des conditions ambiantes normalisées.

Cette nouvelle procédure « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP) est applicable depuis le 1^{er} septembre 2017 pour toute nouvelle réception par type de véhicule tombant dans le champ d'application de la directive 2007/46/CE.

Au Luxembourg la taxe sur les véhicules routiers est calculée en fonction du type de motorisation et des émissions de dioxyde de carbone (CO₂). Il y a donc lieu de mettre à jour la législation nationale afin de transposer en droit national les modifications de la législation européenne.

*

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article unique :

Le présent article vise à adapter la référence à la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP) telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CEE. Comme le cycle NEDC n'est plus applicable à partir du 1^{er} septembre 2017 pour la réception des nouveaux types de véhicules, les constructeurs doivent toutefois indiquer pendant une phase transitoire allant de septembre 2018 jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs NEDC et WLTP sur les certificats de conformité. La valeur NEDC est déterminée par un logiciel mis à disposition par la Commission européenne aux services techniques et organismes d'homologation européens. Toutefois, à partir du 1^{er} mars 2020, tous les véhicules de la catégorie M1, y inclus les véhicules complétés, disposent d'une valeur WLTP. A partir du 1^{er} mars 2020 la valeur WLTP servira de base pour calculer la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 propulsé par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux. La valeur WLTP ne sera pas appliquée de manière rétroactive pour les voitures à personnes de la catégorie M1 précitées dont la 1^{ère} mise en circulation s'est faite avant le 1^{er} mars 2020.

*

3. JUSTIFICATION DE L'URGENCE

Depuis le 1er septembre 2018 il n'est plus possible pour un constructeur automobile, à l'exception pour les véhicules de fin de séries, d'immatriculer des véhicules de la catégorie M1, si ces véhicules ne disposent pas une valeur CO₂ déterminée conformément au nouveau cycle d'essai d'homologation WLTP. Seulement à partir de cette date de référence il est devenu possible, sur base des données enregistrées dans la base nationale des véhicules automoteurs, de déterminer l'écart réel des niveaux d'émissions de CO₂ entre l'ancien cycle d'essai NEDC et le nouveau cycle WLTP. Dans l'objectif de garantir des chiffres exacts, il a été décidé de réaliser cette analyse sur une période de 12 mois afin de pouvoir mieux estimer les impacts financiers de cette transition du cycle NEDC vers le cycle WLTP. A partir du 1er mars 2020, il ne sera plus possible pour les véhicules neufs M1 complets ou complétés, tombant sous les dispositions transitoires de fin de séries et disposant exclusivement une valeur NEDC, d'immatriculer ces véhicules au Luxembourg. Ainsi tous les véhicules M1 doivent obligatoirement disposer à partir de cette date une valeur WLTP.

De ce qui précède, le 1er mars 2020 est la date logique pour la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1, comme d'un côté l'impact financier a pu être évalué et de l'autre côté des dispositions transitoires pour des voitures sans valeurs WLTP ne seront plus nécessaires. La date du 1er mars 2020 permet d'autant plus d'assurer une certaine prévisibilité en ce qui concerne le calcul de taxe automobile pour les futurs acquéreurs de voitures M1.

*

FICHE FINANCIERE

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Il est estimé que le projet de loi sous rubrique générera des recettes supplémentaires de l'ordre de 1,5 mio€ pour l'année 2020. Pour les années suivantes, les estimations sont de plus en plus difficile comme les fabricants sont obligés de diminuer les émissions à fur et à mesure.

Le calcul du montant pour 2020 est basé sur les immatriculations de l'année 2019 ainsi que de la recette de la taxe sur les véhicules routiers de l'année 2019 et d'un pourcentage moyen d'augmentation de 20% du niveau des émissions de CO2 suivant le cycle WLTP par rapport au cycle NEDC.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Finances
Auteur(s) :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Ministère des Finances
Téléphone :	
Courriel :	
Objectif(s) du projet :	Mise en conformité de la loi régissant la taxe sur les véhicules routiers à la suite de modifications de la législation communautaire en matière de la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Administration des douanes et accises	
Date :	08/10/2019

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles :
Remarques/Observations : /
- Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
- Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations : /
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
 b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
 – une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 – des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 – le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
 Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
 Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
 a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
 Remarques/Observations :

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi : aucune différenciation suivant le sexe de la personne qui paie la taxe
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

TEXTE COORDONNE

LOI MODIFIEE DU 22 DECEMBRE 2006

promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Titre 3. – Mesures en matière de politique de l'environnement

Chapitre 1er. – Réforme de la taxe sur les véhicules routiers

Art. 36. (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1er janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante:

$$\text{Taxe (en euros)} = a * b * c$$

où «a» représente, ~~pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés avant le 1^{er} mars 2020, la valeur des émissions de CO₂ en g/km lors d'un cycle d'essai standardisé mixte telle que reprise soit à la rubrique 46.2. du certificat de conformité communautaire tel que défini à l'annexe IX de la directive modifiée 70/156/CEE soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers, combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés après le 1^{er} mars 2020, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,~~

où «b» représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser:

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où «c» représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7506/01

N° 7506¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(14.1.2020)

RESUME STRUCTURE

La Chambre des Métiers note que l'introduction du cycle WLTP permet de donner des informations plus précises et transparentes au consommateur. L'Artisanat et le secteur de l'automobile se rallient d'une manière générale aux initiatives visant à réduire l'impact de la mobilité individuelle sur l'environnement.

La Chambre des Métiers estime cependant que l'entrée en vigueur de la nouvelle taxation pour les voitures immatriculées à partir du 1^{er} mars 2020 pourrait porter préjudice au secteur automobile, vue l'interférence avec le festival de l'automobile en janvier et février 2020. Aussi les consommateurs qui signeront un contrat lors du festival, ne pourront pas tous faire immatriculer leur nouvelle voiture avant la date butoir en raison des délais de livraison, de sorte que certains des consommateurs seront injustement « pénalisés » par une taxe nettement plus élevée.

La Chambre des Métiers propose d'éviter ces désagréments, soit en remplaçant la date d'immatriculation par la date du contrat d'achat, soit en repoussant la date de changement du régime de taxation.

Elle est d'avis qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée.

*

Par sa lettre du 20 novembre 2019, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi vise à adapter la base de calcul de la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 propulsé par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux. Ainsi, les auteurs du projet prévoient qu'à partir du 1^{er} mars 2020, la taxe sera calculée en se basant sur les valeurs des émissions de CO₂ déterminées selon le cycle d'essai dit « WLTP remplaçant l'ancien cycle dit « NEDC ». Tandis que cette nouvelle disposition compte pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés après cette date, la valeur WLTP ne sera pas appliquée de manière rétroactive pour les voitures dont la première mise en circulation s'est faite avant le 1^{er} mars 2020.

La Chambre des Métiers note que l'introduction du cycle WLTP permet de donner des informations plus précises et transparentes au consommateur. L'Artisanat et le secteur de l'automobile se rallient

d'une manière générale aux initiatives visant à réduire l'impact de la mobilité individuelle sur l'environnement et ils continuent à collaborer de manière constructive afin d'accélérer la transition écologique dans le domaine de la mobilité. Ainsi, les garagistes ont mis en place depuis fin 2019 dans leurs showrooms un double affichage pour visualiser de façon transparente les valeurs de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ selon cycle NECD et WLTP pour leurs modèles respectifs.

*

2. OBSERVATIONS PARTICULIERES

2.1. L'évolution de la taxe et des recettes

Quoi que l'introduction du cycle de test WLTP ait pour effet que les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ se rapprochent davantage de la réalité et augmentent en moyenne de 20 à 25 % par rapport aux valeurs NEDC, force est de constater que la taxe sera en hausse et l'Etat, respectivement les communes, pourront jouir de recettes supplémentaires si les consommateurs ne changent pas leur comportement par l'achat de véhicules moins polluants.

La fiche financière jointe au présent projet de loi estime une génération supplémentaire de recettes de 1,5 millions d'euros pour 2020.

Sous cette lumière, si les auteurs du présent texte prétendent vouloir changer le comportement des consommateurs, il s'agit probablement d'une vue à long terme ; mais dans l'immédiat, ils comptent sur des surplus de recettes. Dans cette optique, la Chambre des Métiers propose à ce que ce surplus soit intégralement utilisé pour financer la mise en place des infrastructures permettant une mobilité décarbonisée.

2.2. La date choisie pour le changement de régime

Etant donné qu'environ 30 % des contrats d'achat sont conclus lors du festival de l'automobile en janvier/février, et que les délais de livraison des véhicules peuvent s'étendre à plusieurs semaines, voire des mois, la Chambre des Métiers estime que la date d'entrée en vigueur prévue pour le 1^{er} mars 2020 pourrait porter préjudice aux consommateurs qui, même s'ils ont signé leur contrat avant la date butoir, ne pourront immatriculer leur nouvelle voiture que sous le nouvel régime. Ils seront par ce biais « pénalisés » par une taxe nettement plus élevée en raison d'un retard de livraison.

Même si le Ministère espère que le consommateur agisse en toute connaissance de cause et choisira alors un modèle moins polluant, un autre scénario semble aux yeux de la Chambre des Métiers également possible, à savoir que le consommateur, porté à confusion par le changement de régime en plein milieu de l'année, renoncera à acheter un nouveau véhicule lors du festival de l'automobile 2020 et continuera à circuler avec un ancien modèle qui est par définition plus polluant qu'une nouvelle voiture. Afin d'exclure cette hypothèse contreproductive et de promouvoir la réduction des émissions, la Chambre des Métiers propose de changer le projet sous avis, soit en remplaçant la date d'immatriculation par la date du contrat d'achat, soit idéalement en repoussant la date butoir.

Du fait que l'offre de voitures électriques et hybrides s'étendra considérablement à partir de 2021 et que l'infrastructure des bornes de charge sera plus développée, la Chambre des Métiers est d'avis qu'il serait opportun d'introduire une phase de transition convenable et d'attendre le 1^{er} janvier 2021 pour le changement de la taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir un meilleur choix à ce moment.

*

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 14 janvier 2020

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

10



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Finances et du Budget

Procès-verbal de la réunion du 13 février 2020

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 novembre, 26 novembre 2019 et 30 janvier 2020 (**uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics**)
2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi [suite à la demande de la Commission des Finances et du Budget (lettre du 27 janvier 2020) et du groupe politique CSV (lettre du 30 janvier 2020)]
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gast Gibéryen, Mme Martine Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Laurent Mosar, M. Gilles Roth, membres de la Commission des Finances et du Budget

Mme Nancy Arendt épouse Kemp remplaçant M. Claude Wiseler
Mme Octavie Modert remplaçant M. Michel Wolter
M. Marc Spautz remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Gilles Caspar, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Hansen, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Gilles Baum, M. Sven Clement, M. Claude Wiseler, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. André Bauler, Président de la Commission des Finances et du Budget

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 novembre, 26 novembre 2019 et 30 janvier 2020 (uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics)

Les projets de procès-verbal sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Le Président de la commission, Monsieur Carlo Back (déi gréng), est nommé Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède ensuite à la présentation du projet de loi à l'aide d'une présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal.

Dans ses paroles d'introduction, l'orateur explique qu'il souhaite d'abord présenter l'historique du projet de loi ainsi que les enjeux du présent texte, ceci notamment face aux nombreuses réactions des professionnels du secteur automobile suite à l'annonce de l'introduction de la nouvelle norme WLTP.

Le règlement européen (UE) 2017/1151 instaurant la nouvelle norme est en vigueur depuis le 1^{er} juin 2017. La prise de conscience de l'impact du changement climatique ainsi que le scandale « Dieselgate » (à savoir le scandale éclaté en 2015 chez Volkswagen, qui avait employé un logiciel pour faire artificiellement baisser les émissions d'une voiture en cours d'homologation) ont poussé la Commission européenne à introduire cette nouvelle norme. En effet, les émissions de CO₂ en Europe ont continué d'augmenter progressivement au cours des dernières années, surtout dû au secteur automobile, correspondant à 60,7% des émissions de CO₂ (au Luxembourg même deux tiers des émissions).

L'ancienne procédure européenne de réception par type pour déterminer les émissions de CO₂ des véhicules particuliers et utilitaires légers (New European Driving Cycle - NEDC) comprend un certain nombre de tolérances et de flexibilités. On a par conséquent dû observer une discordance croissante entre les émissions réelles de CO₂ (en g/km) mesurées sur base de la consommation réelle et les émissions déterminées par le cycle d'essai (NEDC), voire une discrédance énorme entre les valeurs affichées au catalogue et la consommation réelle.

Monsieur le Ministre estime que le consommateur est le grand perdant, car il paie actuellement un surplus de plusieurs centaines d'euros de carburant par an par rapport à la consommation affichée au catalogue.

Monsieur le Ministre donne ensuite un exemple de calcul précis :

Si la consommation réelle d'une voiture avec consommation affichée en NEDC de 5 l/100km correspond cependant à 7,1l/100km (+42%), ceci signifie un surplus de 300 euros de carburant par an à payer par le propriétaire du véhicule pour une voiture diesel et 13.000 km parcourus, et un surplus de 328 euros à payer pour une voiture essence et 13.000 km parcourus.

Pourquoi avoir prévu cette longue période de transition notamment par rapport à d'autres pays comme l'Allemagne qui a instauré la procédure WLTP déjà en septembre 2018 ? Monsieur le Ministre explique qu'il s'agit de permettre aux distributeurs luxembourgeois de mieux s'organiser et de disposer de suffisamment de temps pour informer leurs clients, ainsi que de permettre aux concessionnaires d'écouler leurs stocks lors de l'Autofestival 2020.

Monsieur le Ministre souligne qu'il ne s'agit pas d'une augmentation du montant de la taxe sur les véhicules automoteurs, mais d'un nouveau mode de calcul pour les émissions de CO₂. La formule de calcul pour cette taxe reste inchangée. Ainsi la taxe d'une voiture diesel à 120g CO₂ en WLTP restera la même que celle pour une voiture diesel à 120g CO₂ en NEDC.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers, la formule de calcul suivante est applicable et reste inchangée :

$$\text{taxe (en euros)} = a * b * c$$

« a » est la valeur de l'émission de CO₂ en g/km (information fournie par le constructeur sur le certificat de conformité européen).

« b » est un multiplicateur 0,9 pour les voitures équipées d'un moteur diesel et 0,6 pour les voitures équipées d'un moteur autre que diesel.

« c » représente un facteur de 0,5 pour les véhicules dont le CO₂ est inférieur à 90 g/km et qui augmente de 0,10 pour chaque tranche de 10 g supplémentaires de CO₂.

Le projet de loi sous examen a été déposé en novembre 2019 et prévoit une entrée en vigueur le 1^{er} mars 2020. Il va de soi que cette entrée en vigueur dépendra de la date du vote du présent projet de loi par la Chambre des Députés. Il est encore souligné que l'entrée en vigueur de la présente loi ne produira pas d'effet rétroactif. Partant, l'application de la nouvelle norme découlant de l'acte ne saurait s'appliquer aux conducteurs dont la voiture a été immatriculée avant le vote par la Chambre des Députés ainsi que l'entrée

en vigueur du texte. Par conséquent, la nouvelle norme ne s'appliquera qu'aux nouvelles voitures dont la première immatriculation a été faite après l'entrée en vigueur de la loi.

Suite à une question afférente de plusieurs membres du groupe politique CSV, Monsieur le Ministre précise que pour les voitures d'occasion, ayant déjà été immatriculées une première fois avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la nouvelle norme ne s'appliquera pas.

Une campagne d'information sur la transition vers le WLTP a été menée à grande échelle : un double affichage (NEDC et WLTP) sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ a été mis en place à partir du 15 décembre 2019 dans les garages des concessionnaires.

Concernant les primes pour véhicules électriques, il est précisé que la date limite pour l'application du cycle d'essai NEDC pour l'éligibilité de la prime de 2.500 € pour les voitures plug-in hybrides ≤ 50g CO₂/km est le 31 mai 2020.

Pour les voitures de société il est rappelé que depuis 2017 l'avantage en nature est calculé en fonction de la motorisation et des émissions de CO₂. L'avantage en nature continuera à être déterminé en fonction de la motorisation et des émissions de CO₂ du véhicule. Pour les contrats existants ou signés jusqu'au 31 décembre 2019, l'avantage en nature continuera à être calculé avec les valeurs NEDC. Pour les voitures immatriculées durant l'année 2020 (sans contrat signé jusqu'au 31 décembre 2019), l'avantage en nature sera calculé en 2020 avec les valeurs NEDC et à partir de 2021 avec les valeurs WLTP. Pour toutes les voitures immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2021, l'avantage en nature sera calculé en fonction des valeurs WLTP.

Pour tous les véhicules dont la première mise en circulation se situe avant le 1^{er} mars 2020, la norme NEDC continuera à être appliquée jusqu'à la mise hors circulation définitive du véhicule. Une mise en application des valeurs WLTP de manière rétroactive pour ces véhicules n'est pas prévue. Pour tous les véhicules dont la première mise en circulation se situe après le 1^{er} mars 2020, la valeur WLTP est appliquée.

Monsieur Gilles Roth (CSV) estime que le texte du projet de loi n'est pas suffisamment clair et ne correspond pas aux dires de Monsieur le Ministre. Il renvoie à cet égard à l'article unique du projet de loi, duquel il ressort que le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé et prévoit désormais que le « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés après le 1^{er} mars 2020, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ». Par conséquent, en vertu du libellé du texte du projet de loi, la nouvelle norme s'appliquerait d'office à partir du 1^{er} mars 2020, même si l'entrée en vigueur se fera à une date postérieure.

En outre, l'orateur estime, malgré les explications de Monsieur le Ministre, qu'il s'agit en l'occurrence d'une augmentation du montant de la taxe sur les véhicules autoroutiers.

Concernant l'immatriculation, M. Gilles Roth rappelle que Monsieur le Ministre a précisé que sont visées par l'application de la nouvelle norme uniquement les voitures dont la première immatriculation se situe après le 1^{er} mars 2020. Selon l'orateur, il ne ressort cependant pas explicitement du libellé du texte du projet de loi que ne sont visées que les voitures nouvellement immatriculées à partir du 1^{er} mars 2020. Par conséquent l'achat d'une voiture d'occasion suite à l'entrée en vigueur de la présente loi tomberait également - en vertu du libellé actuel de l'article unique du projet de loi – dans le champ d'application de la nouvelle norme, contrairement à ce qui ressort des explications de Monsieur le Ministre lors de sa présentation. Le texte du projet de loi semble également être en contradiction avec le commentaire de l'article unique duquel il ressort que « La valeur WLTP ne sera pas appliquée de manière rétroactive pour les voitures à personnes de la catégorie M1 précitées dont la 1^{ère} mise en circulation s'est faite avant le 1^{er} mars 2020. ».

Finalement l'orateur estime que l'affirmation de Monsieur le Ministre, présageant que le nouveau mode de calcul pourrait en moyenne faire augmenter de presque 25% les résultats de mesures d'émissions de CO₂ par rapport à l'ancienne norme, n'est pas réaliste. Il est d'avis que ces valeurs pourraient même se situer à un niveau encore plus élevé que celui avancé par Monsieur le Ministre.

Il estime qu'une différence du montant de la taxe sur les véhicules autoroutiers pour une même voiture, justifiée en fonction de la date de l'achat (se situant avant ou après le 1^{er} mars 2020, respectivement avant ou après la date d'entrée en vigueur de la loi), est discriminatoire puisque cette différence de traitement serait en contradiction avec le principe de l'égalité devant la loi.

Finalement l'orateur estime que l'affirmation de Monsieur le Ministre qu'avec l'introduction de la nouvelle norme, i.e. le nouveau mode de calcul les émissions de CO₂ pourraient être de 20 à 25% plus élevées qu'avec l'ancienne norme n'est pas réaliste. Il est d'avis que ces valeurs si pourraient même être supérieure par rapport à ce qui est soutenu par Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre, tout en relevant qu'il ressort clairement du texte de l'article unique que sont visées les « voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois », constate que la suite du texte pourrait induire en erreur à défaut de précision et de clarté. Il suggère à la commission de préciser par voie d'amendement que sont visées « les premières immatriculations ». Une nouvelle formulation sera préparée par les représentants du Ministère.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir dans ce contexte si par « première immatriculation » il y a lieu d'entendre une première immatriculation au Luxembourg ou une première immatriculation de manière générale. Monsieur le Ministre répond qu'il s'agit des premières immatriculations au Luxembourg. Monsieur Aly Kaes suggère par conséquent de préciser le texte du projet de loi également dans ce sens.

Monsieur le Ministre rappelle qu'en Allemagne la procédure WLTP a déjà été instaurée en septembre 2018. L'orateur souligne qu'il ne peut pas partager le point de vue qu'il s'agit en l'occurrence d'un traitement discriminatoire (notamment en ce qui concerne la décision de faire dépendre l'application de

la nouvelle norme de la date d'achat voire d'immatriculation de la nouvelle voiture). Il estime qu'il revient en tout état de cause à la Haute Corporation de trancher cette question.

L'orateur souligne encore que le consommateur averti aura, suite à l'introduction de la nouvelle norme, la possibilité de choisir un véhicule à faibles émissions déterminées par le nouveau cycle d'essai WLTP, de se voir octroyer une taxe sur le véhicule automobile plus avantageuse et de connaître les frais de carburant réels auxquels il fera face.

Concernant les déclarations de Monsieur Turmes, il estime qu'il revient à chaque Ministre de se concentrer sur ses propres projets de loi déposés.

Monsieur Laurent Mosar (CSV) partage l'avis de Monsieur Gilles Roth que le texte du projet de loi ne correspond pas aux affirmations de Monsieur le Ministre. L'orateur estime en outre que les garagistes ont subi un dommage non négligeable en raison du fait que la date du 1^{er} mars a été annoncée pour l'entrée en vigueur de la norme, date qui n'est désormais plus réaliste (notamment au vu du fait qu'une nouvelle voiture, achetée lors de l'Autofestival, ne pourra probablement pas être livrée voire immatriculée avant le 1^{er} mars 2020, ce qui a pu décourager bon nombre de clients potentiels d'acheter une nouvelle voiture).

Suite à une question afférente de Monsieur Laurent Mosar, Monsieur le Ministre explique que la nouvelle norme mesurera avec plus de précision la consommation et les émissions réelles des voitures neuves, indépendamment du fait qu'il s'agisse d'une voiture « diesel » ou « essence ». La taxe d'une voiture diesel à 120g CO₂ en WLTP restera la même qu'une voiture diesel à 120g CO₂ en NEDC.

Le nouveau cycle fournit aux futurs acquéreurs de nouveaux véhicules des valeurs plus réalistes sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et les coûts y afférents. Le but est de permettre au consommateur de pouvoir choisir et acheter sa nouvelle voiture en connaissance de cause.

Monsieur le Ministre informe, suite à une question afférente de Monsieur Gilles Roth, que la taxe sur les véhicules s'élève à 26,7 millions dans le budget 2018. Monsieur Gilles Roth, étant d'avis qu'il s'agit plutôt de 69 millions d'euros, demande au Ministre de vérifier si le chiffre énoncé est exact.

Monsieur Gast Gibéryen (ADR), tout en rappelant que la taxe en cause est fixée au plan national, souhaite recevoir pour les 10 voitures les plus souvent voire les mieux vendues au plan national des chiffres concrets concernant le montant des taxes à payer avant ainsi qu'après la mise en application de la nouvelle norme. En outre, il se demande si la formule de calcul n'aurait pas pu être modifiée par la même occasion pour éviter que la taxe sur les véhicules neufs soit plus onéreuse à l'avenir.

Monsieur le Ministre explique que la formule de calcul a été introduite en 2006 avec un objectif précis, objectif que l'on n'a pas voulu remettre en cause. Les informations demandées seront fournies dans les meilleurs délais.

Monsieur André Bauler souhaite savoir si les tracteurs tomberont également dans le champ d'application du présent projet de loi. Il lui est répondu par la

négative. Il en va de même pour les « oldtimers », question soulevée par Monsieur Laurent Mosar. En effet, ne tombent dans le champ d'application de la présente loi que les véhicules de la catégorie M1.

À la question de Madame Martine Hansen de savoir ce qu'il y a lieu d'entendre par « catégorie M1 », il est répondu qu'il s'agit de véhicules légers « conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » conformément au Code de la route.

Une proposition d'amendement parviendra aux membres de la commission au cours de la journée de demain.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

Le Président de la Commission des Finances et du
Budget,
André Bauler



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Finances et du Budget

Procès-verbal de la réunion du 13 février 2020

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 novembre, 26 novembre 2019 et 30 janvier 2020 (**uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics**)
2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi [suite à la demande de la Commission des Finances et du Budget (lettre du 27 janvier 2020) et du groupe politique CSV (lettre du 30 janvier 2020)]
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gast Gibéryen, Mme Martine Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Laurent Mosar, M. Gilles Roth, membres de la Commission des Finances et du Budget

Mme Nancy Arendt épouse Kemp remplaçant M. Claude Wiseler
Mme Octavie Modert remplaçant M. Michel Wolter
M. Marc Spautz remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Gilles Caspar, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Hansen, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Gilles Baum, M. Sven Clement, M. Claude Wiseler, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. André Bauler, Président de la Commission des Finances et du Budget

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 novembre, 26 novembre 2019 et 30 janvier 2020 (uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics)

Les projets de procès-verbal sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Le Président de la commission, Monsieur Carlo Back (déi gréng), est nommé Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède ensuite à la présentation du projet de loi à l'aide d'une présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal.

Dans ses paroles d'introduction, l'orateur explique qu'il souhaite d'abord présenter l'historique du projet de loi ainsi que les enjeux du présent texte, ceci notamment face aux nombreuses réactions des professionnels du secteur automobile suite à l'annonce de l'introduction de la nouvelle norme WLTP.

Le règlement européen (UE) 2017/1151 instaurant la nouvelle norme est en vigueur depuis le 1^{er} juin 2017. La prise de conscience de l'impact du changement climatique ainsi que le scandale « Dieselgate » (à savoir le scandale éclaté en 2015 chez Volkswagen, qui avait employé un logiciel pour faire artificiellement baisser les émissions d'une voiture en cours d'homologation) ont poussé la Commission européenne à introduire cette nouvelle norme. En effet, les émissions de CO₂ en Europe ont continué d'augmenter progressivement au cours des dernières années, surtout dû au secteur automobile, correspondant à 60,7% des émissions de CO₂ (au Luxembourg même deux tiers des émissions).

L'ancienne procédure européenne de réception par type pour déterminer les émissions de CO₂ des véhicules particuliers et utilitaires légers (New European Driving Cycle - NEDC) comprend un certain nombre de tolérances et de flexibilités. On a par conséquent dû observer une discordance croissante entre les émissions réelles de CO₂ (en g/km) mesurées sur base de la consommation réelle et les émissions déterminées par le cycle d'essai (NEDC), voire une discrédance énorme entre les valeurs affichées au catalogue et la consommation réelle.

Monsieur le Ministre estime que le consommateur est le grand perdant, car il paie actuellement un surplus de plusieurs centaines d'euros de carburant par an par rapport à la consommation affichée au catalogue.

Monsieur le Ministre donne ensuite un exemple de calcul précis :

Si la consommation réelle d'une voiture avec consommation affichée en NEDC de 5 l/100km correspond cependant à 7,1l/100km (+42%), ceci signifie un surplus de 300 euros de carburant par an à payer par le propriétaire du véhicule pour une voiture diesel et 13.000 km parcourus, et un surplus de 328 euros à payer pour une voiture essence et 13.000 km parcourus.

Pourquoi avoir prévu cette longue période de transition notamment par rapport à d'autres pays comme l'Allemagne qui a instauré la procédure WLTP déjà en septembre 2018 ? Monsieur le Ministre explique qu'il s'agit de permettre aux distributeurs luxembourgeois de mieux s'organiser et de disposer de suffisamment de temps pour informer leurs clients, ainsi que de permettre aux concessionnaires d'écouler leurs stocks lors de l'Autofestival 2020.

Monsieur le Ministre souligne qu'il ne s'agit pas d'une augmentation du montant de la taxe sur les véhicules automoteurs, mais d'un nouveau mode de calcul pour les émissions de CO₂. La formule de calcul pour cette taxe reste inchangée. Ainsi la taxe d'une voiture diesel à 120g CO₂ en WLTP restera la même que celle pour une voiture diesel à 120g CO₂ en NEDC.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers, la formule de calcul suivante est applicable et reste inchangée :

$$\text{taxe (en euros)} = a * b * c$$

« a » est la valeur de l'émission de CO₂ en g/km (information fournie par le constructeur sur le certificat de conformité européen).

« b » est un multiplicateur 0,9 pour les voitures équipées d'un moteur diesel et 0,6 pour les voitures équipées d'un moteur autre que diesel.

« c » représente un facteur de 0,5 pour les véhicules dont le CO₂ est inférieur à 90 g/km et qui augmente de 0,10 pour chaque tranche de 10 g supplémentaires de CO₂.

Le projet de loi sous examen a été déposé en novembre 2019 et prévoit une entrée en vigueur le 1^{er} mars 2020. Il va de soi que cette entrée en vigueur dépendra de la date du vote du présent projet de loi par la Chambre des Députés. Il est encore souligné que l'entrée en vigueur de la présente loi ne produira pas d'effet rétroactif. Partant, l'application de la nouvelle norme découlant de l'acte ne saurait s'appliquer aux conducteurs dont la voiture a été immatriculée avant le vote par la Chambre des Députés ainsi que l'entrée

en vigueur du texte. Par conséquent, la nouvelle norme ne s'appliquera qu'aux nouvelles voitures dont la première immatriculation a été faite après l'entrée en vigueur de la loi.

Suite à une question afférente de plusieurs membres du groupe politique CSV, Monsieur le Ministre précise que pour les voitures d'occasion, ayant déjà été immatriculées une première fois avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la nouvelle norme ne s'appliquera pas.

Une campagne d'information sur la transition vers le WLTP a été menée à grande échelle : un double affichage (NEDC et WLTP) sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ a été mis en place à partir du 15 décembre 2019 dans les garages des concessionnaires.

Concernant les primes pour véhicules électriques, il est précisé que la date limite pour l'application du cycle d'essai NEDC pour l'éligibilité de la prime de 2.500 € pour les voitures plug-in hybrides ≤ 50g CO₂/km est le 31 mai 2020.

Pour les voitures de société il est rappelé que depuis 2017 l'avantage en nature est calculé en fonction de la motorisation et des émissions de CO₂. L'avantage en nature continuera à être déterminé en fonction de la motorisation et des émissions de CO₂ du véhicule. Pour les contrats existants ou signés jusqu'au 31 décembre 2019, l'avantage en nature continuera à être calculé avec les valeurs NEDC. Pour les voitures immatriculées durant l'année 2020 (sans contrat signé jusqu'au 31 décembre 2019), l'avantage en nature sera calculé en 2020 avec les valeurs NEDC et à partir de 2021 avec les valeurs WLTP. Pour toutes les voitures immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2021, l'avantage en nature sera calculé en fonction des valeurs WLTP.

Pour tous les véhicules dont la première mise en circulation se situe avant le 1^{er} mars 2020, la norme NEDC continuera à être appliquée jusqu'à la mise hors circulation définitive du véhicule. Une mise en application des valeurs WLTP de manière rétroactive pour ces véhicules n'est pas prévue. Pour tous les véhicules dont la première mise en circulation se situe après le 1^{er} mars 2020, la valeur WLTP est appliquée.

Monsieur Gilles Roth (CSV) estime que le texte du projet de loi n'est pas suffisamment clair et ne correspond pas aux dires de Monsieur le Ministre. Il renvoie à cet égard à l'article unique du projet de loi, duquel il ressort que le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé et prévoit désormais que le « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés après le 1^{er} mars 2020, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ». Par conséquent, en vertu du libellé du texte du projet de loi, la nouvelle norme s'appliquerait d'office à partir du 1^{er} mars 2020, même si l'entrée en vigueur se fera à une date postérieure.

En outre, l'orateur estime, malgré les explications de Monsieur le Ministre, qu'il s'agit en l'occurrence d'une augmentation du montant de la taxe sur les véhicules autoroutiers.

Concernant l'immatriculation, M. Gilles Roth rappelle que Monsieur le Ministre a précisé que sont visées par l'application de la nouvelle norme uniquement les voitures dont la première immatriculation se situe après le 1^{er} mars 2020. Selon l'orateur, il ne ressort cependant pas explicitement du libellé du texte du projet de loi que ne sont visées que les voitures nouvellement immatriculées à partir du 1^{er} mars 2020. Par conséquent l'achat d'une voiture d'occasion suite à l'entrée en vigueur de la présente loi tomberait également - en vertu du libellé actuel de l'article unique du projet de loi – dans le champ d'application de la nouvelle norme, contrairement à ce qui ressort des explications de Monsieur le Ministre lors de sa présentation. Le texte du projet de loi semble également être en contradiction avec le commentaire de l'article unique duquel il ressort que « La valeur WLTP ne sera pas appliquée de manière rétroactive pour les voitures à personnes de la catégorie M1 précitées dont la 1^{ère} mise en circulation s'est faite avant le 1^{er} mars 2020. ».

Finalement l'orateur estime que l'affirmation de Monsieur le Ministre, présageant que le nouveau mode de calcul pourrait en moyenne faire augmenter de presque 25% les résultats de mesures d'émissions de CO₂ par rapport à l'ancienne norme, n'est pas réaliste. Il est d'avis que ces valeurs pourraient même se situer à un niveau encore plus élevé que celui avancé par Monsieur le Ministre.

Il estime qu'une différence du montant de la taxe sur les véhicules autoroutiers pour une même voiture, justifiée en fonction de la date de l'achat (se situant avant ou après le 1^{er} mars 2020, respectivement avant ou après la date d'entrée en vigueur de la loi), est discriminatoire puisque cette différence de traitement serait en contradiction avec le principe de l'égalité devant la loi.

Finalement l'orateur estime que l'affirmation de Monsieur le Ministre qu'avec l'introduction de la nouvelle norme, i.e. le nouveau mode de calcul les émissions de CO₂ pourraient être de 20 à 25% plus élevées qu'avec l'ancienne norme n'est pas réaliste. Il est d'avis que ces valeurs si pourraient même être supérieure par rapport à ce qui est soutenu par Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre, tout en relevant qu'il ressort clairement du texte de l'article unique que sont visées les « voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois », constate que la suite du texte pourrait induire en erreur à défaut de précision et de clarté. Il suggère à la commission de préciser par voie d'amendement que sont visées « les premières immatriculations ». Une nouvelle formulation sera préparée par les représentants du Ministère.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir dans ce contexte si par « première immatriculation » il y a lieu d'entendre une première immatriculation au Luxembourg ou une première immatriculation de manière générale. Monsieur le Ministre répond qu'il s'agit des premières immatriculations au Luxembourg. Monsieur Aly Kaes suggère par conséquent de préciser le texte du projet de loi également dans ce sens.

Monsieur le Ministre rappelle qu'en Allemagne la procédure WLTP a déjà été instaurée en septembre 2018. L'orateur souligne qu'il ne peut pas partager le point de vue qu'il s'agit en l'occurrence d'un traitement discriminatoire (notamment en ce qui concerne la décision de faire dépendre l'application de

la nouvelle norme de la date d'achat voire d'immatriculation de la nouvelle voiture). Il estime qu'il revient en tout état de cause à la Haute Corporation de trancher cette question.

L'orateur souligne encore que le consommateur averti aura, suite à l'introduction de la nouvelle norme, la possibilité de choisir un véhicule à faibles émissions déterminées par le nouveau cycle d'essai WLTP, de se voir octroyer une taxe sur le véhicule automobile plus avantageuse et de connaître les frais de carburant réels auxquels il fera face.

Concernant les déclarations de Monsieur Turmes, il estime qu'il revient à chaque Ministre de se concentrer sur ses propres projets de loi déposés.

Monsieur Laurent Mosar (CSV) partage l'avis de Monsieur Gilles Roth que le texte du projet de loi ne correspond pas aux affirmations de Monsieur le Ministre. L'orateur estime en outre que les garagistes ont subi un dommage non négligeable en raison du fait que la date du 1^{er} mars a été annoncée pour l'entrée en vigueur de la norme, date qui n'est désormais plus réaliste (notamment au vu du fait qu'une nouvelle voiture, achetée lors de l'Autofestival, ne pourra probablement pas être livrée voire immatriculée avant le 1^{er} mars 2020, ce qui a pu décourager bon nombre de clients potentiels d'acheter une nouvelle voiture).

Suite à une question afférente de Monsieur Laurent Mosar, Monsieur le Ministre explique que la nouvelle norme mesurera avec plus de précision la consommation et les émissions réelles des voitures neuves, indépendamment du fait qu'il s'agisse d'une voiture « diesel » ou « essence ». La taxe d'une voiture diesel à 120g CO₂ en WLTP restera la même qu'une voiture diesel à 120g CO₂ en NEDC.

Le nouveau cycle fournit aux futurs acquéreurs de nouveaux véhicules des valeurs plus réalistes sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et les coûts y afférents. Le but est de permettre au consommateur de pouvoir choisir et acheter sa nouvelle voiture en connaissance de cause.

Monsieur le Ministre informe, suite à une question afférente de Monsieur Gilles Roth, que la taxe sur les véhicules s'élève à 26,7 millions dans le budget 2018. Monsieur Gilles Roth, étant d'avis qu'il s'agit plutôt de 69 millions d'euros, demande au Ministre de vérifier si le chiffre énoncé est exact.

Monsieur Gast Gibéryen (ADR), tout en rappelant que la taxe en cause est fixée au plan national, souhaite recevoir pour les 10 voitures les plus souvent voire les mieux vendues au plan national des chiffres concrets concernant le montant des taxes à payer avant ainsi qu'après la mise en application de la nouvelle norme. En outre, il se demande si la formule de calcul n'aurait pas pu être modifiée par la même occasion pour éviter que la taxe sur les véhicules neufs soit plus onéreuse à l'avenir.

Monsieur le Ministre explique que la formule de calcul a été introduite en 2006 avec un objectif précis, objectif que l'on n'a pas voulu remettre en cause. Les informations demandées seront fournies dans les meilleurs délais.

Monsieur André Bauler souhaite savoir si les tracteurs tomberont également dans le champ d'application du présent projet de loi. Il lui est répondu par la

négative. Il en va de même pour les « oldtimers », question soulevée par Monsieur Laurent Mosar. En effet, ne tombent dans le champ d'application de la présente loi que les véhicules de la catégorie M1.

À la question de Madame Martine Hansen de savoir ce qu'il y a lieu d'entendre par « catégorie M1 », il est répondu qu'il s'agit de véhicules légers « conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » conformément au Code de la route.

Une proposition d'amendement parviendra aux membres de la commission au cours de la journée de demain.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

Le Président de la Commission des Finances et du
Budget,
André Bauler



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Finances et du Budget

Procès-verbal de la réunion du 27 février 2020

Ordre du jour :

7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et examen d'un amendement parlementaire

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics :

- Adoption de l'amendement parlementaire

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gast Gibéryen, Mme Martine Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Laurent Mosar, M. Gilles Roth, M. Claude Wiseler, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Pol Philippe, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marco Schank, membre de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Sven Clement, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics
M. André Bauler, Président de la Commission des Finances et du Budget

*

7506 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

Des propositions d'amendements ont été préalablement envoyées aux membres de la commission par voie électronique, propositions qui seront examinées dans la présente réunion.

D'emblée Monsieur le Ministre procède à une présentation PowerPoint en vue de répondre aux questions soulevées par plusieurs membres des deux commissions parlementaires lors de la réunion du 13 février 2020.

En effet, Monsieur Gast Gibéryen (ADR) avait exprimé le souhait de recevoir pour les 10 voitures les plus souvent voire les mieux vendues au plan national des chiffres concrets concernant le montant des taxes à payer avant ainsi qu'après la mise en application de la nouvelle norme.

Afin d'y répondre, Monsieur le Ministre procède à la présentation d'un tableau illustrant les émissions de CO₂ et les taxes à payer pour les véhicules automobiles selon le cycle d'essai NEDC et le cycle d'essai WLTP pour les 10 modèles de voitures les plus couramment immatriculés :

Marque	Nom commercial	Cylindrée ccm3	Puissance kW	Carburant	NEDC		WLTP		Différence Taxe
					CO ₂ g/km	Taxe	CO ₂ g/km	Taxe	
Volkswagen	Golf	1968	110	Diesel	114-118	82-85€	133-149	120-148€	+51€
Volkswagen	Golf	1498	85	Essence	110-114	46-55€	130-150	70-99€	+34€
Volkswagen	Tiguan	1968	110	Diesel	125-146	101-145€	150-188	148-254€	+78€
Renault	Clio	999	74	Essence	99-102	36-43€	116-119	56-57€	+17€
Mercedes	A180D	1461	85	Diesel	100-114	54-82€	117-133	84-120€	+34€
BMW	X3 XDRIVE 20D	1995	140	Diesel	133-146	120-145€	164-188	192-254€	+91€
Audi	A3	1498	110	Essence	112-129	54-70€	143-158	94-114€	+42€
Volvo	XC40	1969	110	Diesel	127-142	103-141€	131-168	120-197€	+37€
Volkswagen	Polo	999	70	Essence	104-111	44-53€	121-146	65-96€	+32€
Volkswagen	Polo	1598	70	Diesel	97-106	52-67€	128-143	104-142€	+64€

Il en découle que pour les modèles de voitures les plus couramment immatriculés au Luxembourg le surplus annuel de la taxe sur les véhicules automoteurs à payer s'élèvera, selon des estimations, à un montant se situant entre 17 € et 91 €.

Dans le même ordre d'idées est présenté un tableau reproduisant la différence entre la valeur de consommation affichée en NEDC et celle en WLTP, cette dernière reflétant plus fidèlement la consommation réelle des voitures.

Marque	Nom commercial	Cylindrée ccm3	Puissance kW	Carburant	NEDC		WLTP		Diff. frais carburant 13.000km
					Consom. l/100km	Frais 100km	Consom. l/100km	Frais 100km	
Volkswagen	Golf	1968	110	Diesel	4.7	5.17€	5.6	6.16€	+129€
Volkswagen	Golf	1498	85	Essence	5.2	6.24€	6.4	7.68€	+187€
Volkswagen	Tiguan	1968	110	Diesel	5.2	5.72€	6.7	7.37€	+215€
Renault	Clio	999	74	Essence	4.3	5.16€	5.2	6.24€	+140€
Mercedes	A180D	1461	85	Diesel	3.8	4.18€	4.6	5.06€	+114€
BMW	X3 XDRIVE 20D	1995	140	Diesel	5.1	5.61€	6.4	7.04€	+186€
Audi	A3	1498	110	Essence	5.3	6.36€	6.6	7.92€	+203€
Volvo	XC40	1969	110	Diesel	4.9	5.39€	5.6	6.16€	+100€
Volkswagen	Polo	999	70	Essence	4.6	5.52€	5.7	6.84€	+172€

Volkswagen Polo	1598	70	Diesel	3.8	4.18€	4.9	5.39€	+157€
-----------------	------	----	--------	-----	-------	-----	-------	--------------

Il en découle que pour les 10 modèles de voitures les plus couramment immatriculés, un surplus théorique pour le poste carburant de 100 € à 215 € par rapport à la consommation affichée en NEDC est estimé.

Concernant la question relative aux recettes pour le compte de l'État, il est expliqué que les recettes globales pour l'année 2018, générées par la taxe sur les véhicules automoteurs, s'élevaient à 66 947 443 euros (toutes les catégories confondues). 73,5 % du parc automobile se compose de voitures à personnes de la catégorie M1 (soit 49 millions d'euros de recettes). La croissance potentielle des recettes suite à l'introduction du calcul de la taxe sur base du WLTP serait de 1,5 million d'euros par année.

Dans ce contexte il est encore souligné que, suite à l'introduction de la nouvelle norme, le consommateur averti sera alors en mesure de choisir, i.e. d'acheter un véhicule à faibles émissions déterminées par le nouveau cycle d'essai WLTP. En procédant de la sorte, il se verra octroyer une taxe sur le véhicule automobile plus avantageuse et aura une image plus fidèle des frais de carburant réels auxquels il pourra s'attendre. Par conséquent, on estime que les recettes ne vont finalement pas augmenter, mais plutôt baisser légèrement.

Monsieur Gast Gibéryen souhaite savoir si le surplus de 1,5 millions d'euros fait référence à la première année ou à la totalité du parc automobile. Il est répondu que cette somme se rapporte à la première année. Vu le remplacement par des véhicules neufs à faible consommation engendrant une taxation plus avantageuse, il y aura une décroissance des émissions et par conséquent également une réduction des recettes (avec parallèlement une croissance constante de 3 % du parc automobile).

En tenant compte des remarques et suggestions des membres de la commission lors de la dernière réunion, 3 propositions d'amendements sont présentées à la commission :

Amendement 1 – Article 1^{er}

Afin d'éviter toute équivoque, il est proposé de préciser que les dispositions du présent projet de loi seront uniquement applicables après l'entrée en vigueur de la loi, étant donné que la loi ne pourra être ni votée ni publiée avant le 1^{er} mars 2020.

De surcroît, dans l'objectif d'apporter une clarification en ce qui concerne la mise en application des valeurs WLTP, il est proposé d'adapter le projet de loi en réitérant que les nouvelles dispositions s'appliquent uniquement aux voitures dont la première mise en circulation a été effectuée après l'entrée en vigueur de la loi.

En vertu de l'annexe I point II.5 (B) de la directive européenne 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, chaque État membre est obligé de saisir la date de la première mise en circulation d'un véhicule neuf. En outre, cette même directive impose que l'État membre renseigne également la date d'immatriculation d'un véhicule immatriculé sur son territoire, une date qui est identique à la date de la première mise en circulation pour un véhicule neuf. Toutefois, pour un véhicule d'occasion ou pour un véhicule qui a été mis hors circulation et immatriculé de nouveau par le même propriétaire après un laps de temps, la date de la première mise en circulation diffère de la date d'immatriculation ultérieure. Quoique la date de la première mise en circulation représente une date qui reste inchangée une fois le véhicule immatriculé en Europe, la date d'immatriculation change lors de chaque nouvelle immatriculation de ce véhicule dans un État membre de l'Union européenne.

Au vu de ce qui précède, il est primordial de ne pas limiter le champ d'application des nouvelles dispositions aux véhicules dont la première mise en circulation a été réalisée au Luxembourg (question de Monsieur Aly Kaes), mais de l'étendre à l'ensemble des véhicules immatriculés dans un État membre de l'Union européenne. Pour les véhicules qui n'étaient pas immatriculés dans l'Union européenne et pour lesquels aucune date de première mise en circulation n'a été saisie, la date de construction du véhicule est prise en considération.

La commission propose de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Article unique. Art. 1^{er}.** Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés ~~1^{er} mars 2020~~ **au Luxembourg avant le l'entrée en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit 2

dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules **autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée immatriculés après le 1^{er} mars 2020 la mise en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

– 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;

– 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Monsieur Gilles Roth (CSV) salue le fait que les observations de son groupe parlementaire ont été prises en compte dans les propositions d'amendements.

Amendement 2 – Article 2 nouveau

Dans un souci d'assurer la mise en application de la présente loi au niveau informatique, la commission propose de préciser que la loi entrera en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Par conséquent, il est proposé d'ajouter un nouvel article 2 de la teneur suivante :

« **Art. 2. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.** »

Les amendements proposés sont adoptés à l'unanimité des membres présents moins l'abstention de Monsieur Marc Goergen (Piraten).

*

Monsieur Gilles Roth (CSV) présente ensuite 3 amendements élaborés par son groupe parlementaire :

La première proposition d'amendement présentée concerne l'article 1^{er}.

À la différence du Gouvernement, son groupe parlementaire considère qu'il aurait été possible d'envisager des voies alternatives à une adaptation du système actuel de la taxation automobile limitée aux variables CO₂.

En effet, d'après ses informations, aucun texte européen n'impose à un État membre de fonder son système de taxation automobile sur les émissions de CO₂ des véhicules concernés. Le Gouvernement l'admet d'ailleurs implicitement en se référant au règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 qui a trait à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légersⁱ et non au système de taxation des véhicules autoroutiers.

Autrement dit, la politique du Gouvernement n'est pas sans alternative.

L'orateur cite dans ce contexte quelques-unes de ces voies alternatives :

- suppression de toute taxation récurrente des véhicules autoroutiers au moment de l'introduction d'une taxe carbone ;
- réforme globale du système de taxation actuel ;
- introduction d'un facteur correcteur permettant d'absorber la hausse mécanique de la taxation induite par l'application de la méthode WLTP au lieu du cycle d'essai NEDC, etc.

Or, pour emprunter une de ces voies alternatives, il aurait fallu disposer d'informations auxquelles son groupe politique n'a pas d'accès.

C'est pourquoi la proposition du groupe politique CSV se limite à ce stade à adapter le projet de loi gouvernemental ponctuellement au niveau de la prise en compte des valeurs d'émissions CO₂ en g/km déterminées lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ».

Comme l'explique le Gouvernement dans son projet de loi n°7506, les constructeurs doivent « indiquer pendant une phase transitoire allant de septembre 2018 jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs NEDC et WLTP sur les certificats de conformité. »

Le législateur pourrait donc sans problème continuer à se baser sur la valeur NEDC pour le calcul de la taxe automobile jusqu'au 31 décembre 2020, ce qui paraît constituer la voie à emprunter, d'autant plus qu'un accord en ce sens semble avoir été trouvé entre le ministère et la House of Automobile (HOA).

Sachant que les certificats de conformité émis après le 1^{er} janvier 2021 ne renseignent plus la valeur des émissions de CO₂ suivant la méthode NEDC, il convient de s'en remettre aux seules valeurs CO₂ disponibles à partir de cette date, i.e. celles déterminées via la méthode WLTP.

L'article 1^{er} prend dès lors la teneur suivante :

« L'article 1^{er} du projet de loi ayant pour objet de modifier le paragraphe 1 de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifié comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés au Luxembourg avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO, en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007 /46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée après la mise en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO, en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007 /46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO, ne dépassent pas 90 g/km CO, et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10g de CO/km.

Au cas où le certificat de conformité communautaire ou son équivalent tels que définis ci-dessus, renseigne deux valeurs de CO₂, la valeur de CO₂ prise en considération pour le calcul de la taxe est la moins élevée. »

La deuxième proposition d'amendement consiste dans l'ajout d'un nouvel article 2 introduisant une augmentation du remboursement partiel de la taxe pour les ménages/familles nombreux.

En effet, la loi modifiée du 22 décembre 2006 a été adaptée à plusieurs reprises, notamment via une loi du 19 décembre 2008. Ce dernier texte de loi a introduit dans le dispositif légal la possibilité pour les ménages/familles nombreux d'obtenir un remboursement partiel de la taxe.

Le montant du remboursement n'a pas été adapté depuis. Afin de tenir compte de l'évolution du coût de la vie, il est proposé d'augmenter ledit montant à 125 euros.

Du fait de l'insertion d'un nouvel article 2, l'article 2 devient ainsi l'article 3 nouveau.

Ce nouvel article 2 prendrait la teneur suivante :

« L'article 36, paragraphe 2bis de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifié comme suit :

« (2bis) Un remboursement de ~~80~~**125** euros par année de la taxe payée peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq

personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

La troisième proposition d'amendement vise à modifier l'article 3 du projet de loi et de lui donner la teneur suivante :

L'article 3 nouveau est modifié comme suit :

« L'article 2 est applicable à partir de l'année d'imposition 2021. »

Il s'agit de la suite logique de l'amendement 2 qui vise à contrebalancer une éventuelle charge fiscale supplémentaire introduite par l'application du nouveau mode de calcul pour les émissions de CO₂ pour les voitures dont le certificat de conformité ne renseigne plus que la valeur WLTP.

Monsieur le Ministre estime qu'une réforme globale du système de calcul (par exemple par une taxe d'immatriculation) pourrait être envisagée dans le cadre de la réforme fiscale projetée.

La deuxième proposition d'amendement tombe plutôt dans le champ de compétence du Ministère de la Famille. Le Ministre compétent sera consulté. Par ailleurs les membres de la commission consulteront parallèlement leurs groupes ou sensibilités politiques sur cette proposition d'amendement.

Concernant la première proposition d'amendement, il pourrait y avoir des problèmes techniques pour la mise en œuvre, car ceci signifierait notamment pour les nouveaux types de véhicules l'existence de deux normes (WLTP et NCD). Ces véhicules risqueraient par conséquent d'être encore longuement dotés des deux valeurs. Des recherches afférentes seront menées et l'on reviendra présenter les résultats et conclusions à la commission dans les meilleurs délais.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

La Secrétaire-administrateur,
Caroline Guezennec

Le Président de la Commission des Finances et du
Budget,
André Bauler

ⁱ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n°692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n°1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n°692/2008 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

30



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Finances et du Budget

Procès-verbal de la réunion du 27 février 2020

Ordre du jour :

7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et examen d'un amendement parlementaire

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics :

- Adoption de l'amendement parlementaire

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gast Gibéryen, Mme Martine Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Laurent Mosar, M. Gilles Roth, M. Claude Wiseler, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Pol Philippe, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marco Schank, membre de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Sven Clement, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics
M. André Bauler, Président de la Commission des Finances et du Budget

*

7506 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

Des propositions d'amendements ont été préalablement envoyées aux membres de la commission par voie électronique, propositions qui seront examinées dans la présente réunion.

D'emblée Monsieur le Ministre procède à une présentation PowerPoint en vue de répondre aux questions soulevées par plusieurs membres des deux commissions parlementaires lors de la réunion du 13 février 2020.

En effet, Monsieur Gast Gibéryen (ADR) avait exprimé le souhait de recevoir pour les 10 voitures les plus souvent voire les mieux vendues au plan national des chiffres concrets concernant le montant des taxes à payer avant ainsi qu'après la mise en application de la nouvelle norme.

Afin d'y répondre, Monsieur le Ministre procède à la présentation d'un tableau illustrant les émissions de CO₂ et les taxes à payer pour les véhicules automobiles selon le cycle d'essai NEDC et le cycle d'essai WLTP pour les 10 modèles de voitures les plus couramment immatriculés :

Marque	Nom commercial	Cylindrée ccm3	Puissance kW	Carburant	NEDC		WLTP		Différence Taxe
					CO ₂ g/km	Taxe	CO ₂ g/km	Taxe	
Volkswagen	Golf	1968	110	Diesel	114-118	82-85€	133-149	120-148€	+51€
Volkswagen	Golf	1498	85	Essence	110-114	46-55€	130-150	70-99€	+34€
Volkswagen	Tiguan	1968	110	Diesel	125-146	101-145€	150-188	148-254€	+78€
Renault	Clio	999	74	Essence	99-102	36-43€	116-119	56-57€	+17€
Mercedes	A180D	1461	85	Diesel	100-114	54-82€	117-133	84-120€	+34€
BMW	X3 XDRIVE 20D	1995	140	Diesel	133-146	120-145€	164-188	192-254€	+91€
Audi	A3	1498	110	Essence	112-129	54-70€	143-158	94-114€	+42€
Volvo	XC40	1969	110	Diesel	127-142	103-141€	131-168	120-197€	+37€
Volkswagen	Polo	999	70	Essence	104-111	44-53€	121-146	65-96€	+32€
Volkswagen	Polo	1598	70	Diesel	97-106	52-67€	128-143	104-142€	+64€

Il en découle que pour les modèles de voitures les plus couramment immatriculés au Luxembourg le surplus annuel de la taxe sur les véhicules automoteurs à payer s'élèvera, selon des estimations, à un montant se situant entre 17 € et 91 €.

Dans le même ordre d'idées est présenté un tableau reproduisant la différence entre la valeur de consommation affichée en NEDC et celle en WLTP, cette dernière reflétant plus fidèlement la consommation réelle des voitures.

Marque	Nom commercial	Cylindrée ccm3	Puissance kW	Carburant	NEDC		WLTP		Diff. frais carburant 13.000km
					Consom. l/100km	Frais 100km	Consom. l/100km	Frais 100km	
Volkswagen	Golf	1968	110	Diesel	4.7	5.17€	5.6	6.16€	+129€
Volkswagen	Golf	1498	85	Essence	5.2	6.24€	6.4	7.68€	+187€
Volkswagen	Tiguan	1968	110	Diesel	5.2	5.72€	6.7	7.37€	+215€
Renault	Clio	999	74	Essence	4.3	5.16€	5.2	6.24€	+140€
Mercedes	A180D	1461	85	Diesel	3.8	4.18€	4.6	5.06€	+114€
BMW	X3 XDRIVE 20D	1995	140	Diesel	5.1	5.61€	6.4	7.04€	+186€
Audi	A3	1498	110	Essence	5.3	6.36€	6.6	7.92€	+203€
Volvo	XC40	1969	110	Diesel	4.9	5.39€	5.6	6.16€	+100€
Volkswagen	Polo	999	70	Essence	4.6	5.52€	5.7	6.84€	+172€

Volkswagen Polo	1598	70	Diesel	3.8	4.18€	4.9	5.39€	+157€
-----------------	------	----	--------	-----	-------	-----	-------	--------------

Il en découle que pour les 10 modèles de voitures les plus couramment immatriculés, un surplus théorique pour le poste carburant de 100 € à 215 € par rapport à la consommation affichée en NEDC est estimé.

Concernant la question relative aux recettes pour le compte de l'État, il est expliqué que les recettes globales pour l'année 2018, générées par la taxe sur les véhicules automoteurs, s'élevaient à 66 947 443 euros (toutes les catégories confondues). 73,5 % du parc automobile se compose de voitures à personnes de la catégorie M1 (soit 49 millions d'euros de recettes). La croissance potentielle des recettes suite à l'introduction du calcul de la taxe sur base du WLTP serait de 1,5 million d'euros par année.

Dans ce contexte il est encore souligné que, suite à l'introduction de la nouvelle norme, le consommateur averti sera alors en mesure de choisir, i.e. d'acheter un véhicule à faibles émissions déterminées par le nouveau cycle d'essai WLTP. En procédant de la sorte, il se verra octroyer une taxe sur le véhicule automobile plus avantageuse et aura une image plus fidèle des frais de carburant réels auxquels il pourra s'attendre. Par conséquent, on estime que les recettes ne vont finalement pas augmenter, mais plutôt baisser légèrement.

Monsieur Gast Gibéryen souhaite savoir si le surplus de 1,5 millions d'euros fait référence à la première année ou à la totalité du parc automobile. Il est répondu que cette somme se rapporte à la première année. Vu le remplacement par des véhicules neufs à faible consommation engendrant une taxation plus avantageuse, il y aura une décroissance des émissions et par conséquent également une réduction des recettes (avec parallèlement une croissance constante de 3 % du parc automobile).

En tenant compte des remarques et suggestions des membres de la commission lors de la dernière réunion, 3 propositions d'amendements sont présentées à la commission :

Amendement 1 – Article 1^{er}

Afin d'éviter toute équivoque, il est proposé de préciser que les dispositions du présent projet de loi seront uniquement applicables après l'entrée en vigueur de la loi, étant donné que la loi ne pourra être ni votée ni publiée avant le 1^{er} mars 2020.

De surcroît, dans l'objectif d'apporter une clarification en ce qui concerne la mise en application des valeurs WLTP, il est proposé d'adapter le projet de loi en réitérant que les nouvelles dispositions s'appliquent uniquement aux voitures dont la première mise en circulation a été effectuée après l'entrée en vigueur de la loi.

En vertu de l'annexe I point II.5 (B) de la directive européenne 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, chaque État membre est obligé de saisir la date de la première mise en circulation d'un véhicule neuf. En outre, cette même directive impose que l'État membre renseigne également la date d'immatriculation d'un véhicule immatriculé sur son territoire, une date qui est identique à la date de la première mise en circulation pour un véhicule neuf. Toutefois, pour un véhicule d'occasion ou pour un véhicule qui a été mis hors circulation et immatriculé de nouveau par le même propriétaire après un laps de temps, la date de la première mise en circulation diffère de la date d'immatriculation ultérieure. Quoique la date de la première mise en circulation représente une date qui reste inchangée une fois le véhicule immatriculé en Europe, la date d'immatriculation change lors de chaque nouvelle immatriculation de ce véhicule dans un État membre de l'Union européenne.

Au vu de ce qui précède, il est primordial de ne pas limiter le champ d'application des nouvelles dispositions aux véhicules dont la première mise en circulation a été réalisée au Luxembourg (question de Monsieur Aly Kaes), mais de l'étendre à l'ensemble des véhicules immatriculés dans un État membre de l'Union européenne. Pour les véhicules qui n'étaient pas immatriculés dans l'Union européenne et pour lesquels aucune date de première mise en circulation n'a été saisie, la date de construction du véhicule est prise en considération.

La commission propose de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Article unique. Art. 1^{er}.** Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés ~~1^{er} mars 2020~~ au **Luxembourg** avant le **l'entrée en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit 2

dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules **autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée immatriculés après le 1^{er} mars 2020 la mise en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

– 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;

– 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Monsieur Gilles Roth (CSV) salue le fait que les observations de son groupe parlementaire ont été prises en compte dans les propositions d'amendements.

Amendement 2 – Article 2 nouveau

Dans un souci d'assurer la mise en application de la présente loi au niveau informatique, la commission propose de préciser que la loi entrera en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Par conséquent, il est proposé d'ajouter un nouvel article 2 de la teneur suivante :

« **Art. 2. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.** »

Les amendements proposés sont adoptés à l'unanimité des membres présents moins l'abstention de Monsieur Marc Goergen (Piraten).

*

Monsieur Gilles Roth (CSV) présente ensuite 3 amendements élaborés par son groupe parlementaire :

La première proposition d'amendement présentée concerne l'article 1^{er}.

À la différence du Gouvernement, son groupe parlementaire considère qu'il aurait été possible d'envisager des voies alternatives à une adaptation du système actuel de la taxation automobile limitée aux variables CO₂.

En effet, d'après ses informations, aucun texte européen n'impose à un État membre de fonder son système de taxation automobile sur les émissions de CO₂ des véhicules concernés. Le Gouvernement l'admet d'ailleurs implicitement en se référant au règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 qui a trait à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légersⁱ et non au système de taxation des véhicules autoroutiers.

Autrement dit, la politique du Gouvernement n'est pas sans alternative.

L'orateur cite dans ce contexte quelques-unes de ces voies alternatives :

- suppression de toute taxation récurrente des véhicules autoroutiers au moment de l'introduction d'une taxe carbone ;
- réforme globale du système de taxation actuel ;
- introduction d'un facteur correcteur permettant d'absorber la hausse mécanique de la taxation induite par l'application de la méthode WLTP au lieu du cycle d'essai NEDC, etc.

Or, pour emprunter une de ces voies alternatives, il aurait fallu disposer d'informations auxquelles son groupe politique n'a pas d'accès.

C'est pourquoi la proposition du groupe politique CSV se limite à ce stade à adapter le projet de loi gouvernemental ponctuellement au niveau de la prise en compte des valeurs d'émissions CO₂ en g/km déterminées lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ».

Comme l'explique le Gouvernement dans son projet de loi n°7506, les constructeurs doivent « indiquer pendant une phase transitoire allant de septembre 2018 jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs NEDC et WLTP sur les certificats de conformité. »

Le législateur pourrait donc sans problème continuer à se baser sur la valeur NEDC pour le calcul de la taxe automobile jusqu'au 31 décembre 2020, ce qui paraît constituer la voie à emprunter, d'autant plus qu'un accord en ce sens semble avoir été trouvé entre le ministère et la House of Automobile (HOA).

Sachant que les certificats de conformité émis après le 1^{er} janvier 2021 ne renseignent plus la valeur des émissions de CO₂ suivant la méthode NEDC, il convient de s'en remettre aux seules valeurs CO₂ disponibles à partir de cette date, i.e. celles déterminées via la méthode WLTP.

L'article 1^{er} prend dès lors la teneur suivante :

« L'article 1^{er} du projet de loi ayant pour objet de modifier le paragraphe 1 de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifié comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés au Luxembourg avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO₂, en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007 /46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée après la mise en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO₂, en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007 /46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂, et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10g de CO₂/km.

Au cas où le certificat de conformité communautaire ou son équivalent tels que définis ci-dessus, renseigne deux valeurs de CO₂, la valeur de CO₂ prise en considération pour le calcul de la taxe est la moins élevée. »

La deuxième proposition d'amendement consiste dans l'ajout d'un nouvel article 2 introduisant une augmentation du remboursement partiel de la taxe pour les ménages/familles nombreux.

En effet, la loi modifiée du 22 décembre 2006 a été adaptée à plusieurs reprises, notamment via une loi du 19 décembre 2008. Ce dernier texte de loi a introduit dans le dispositif légal la possibilité pour les ménages/familles nombreux d'obtenir un remboursement partiel de la taxe.

Le montant du remboursement n'a pas été adapté depuis. Afin de tenir compte de l'évolution du coût de la vie, il est proposé d'augmenter ledit montant à 125 euros.

Du fait de l'insertion d'un nouvel article 2, l'article 2 devient ainsi l'article 3 nouveau.

Ce nouvel article 2 prendrait la teneur suivante :

« L'article 36, paragraphe 2bis de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifié comme suit :

« (2bis) Un remboursement de ~~80~~**125** euros par année de la taxe payée peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq

personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

La troisième proposition d'amendement vise à modifier l'article 3 du projet de loi et de lui donner la teneur suivante :

L'article 3 nouveau est modifié comme suit :

« L'article 2 est applicable à partir de l'année d'imposition 2021. »

Il s'agit de la suite logique de l'amendement 2 qui vise à contrebalancer une éventuelle charge fiscale supplémentaire introduite par l'application du nouveau mode de calcul pour les émissions de CO₂ pour les voitures dont le certificat de conformité ne renseigne plus que la valeur WLTP.

Monsieur le Ministre estime qu'une réforme globale du système de calcul (par exemple par une taxe d'immatriculation) pourrait être envisagée dans le cadre de la réforme fiscale projetée.

La deuxième proposition d'amendement tombe plutôt dans le champ de compétence du Ministère de la Famille. Le Ministre compétent sera consulté. Par ailleurs les membres de la commission consulteront parallèlement leurs groupes ou sensibilités politiques sur cette proposition d'amendement.

Concernant la première proposition d'amendement, il pourrait y avoir des problèmes techniques pour la mise en œuvre, car ceci signifierait notamment pour les nouveaux types de véhicules l'existence de deux normes (WLTP et NCD). Ces véhicules risqueraient par conséquent d'être encore longuement dotés des deux valeurs. Des recherches afférentes seront menées et l'on reviendra présenter les résultats et conclusions à la commission dans les meilleurs délais.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

La Secrétaire-administrateur,
Caroline Guezennec

Le Président de la Commission des Finances et du
Budget,
André Bauler

ⁱ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n°692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n°1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n°692/2008 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

7506/02

N° 7506²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (28.2.2020).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(28.2.2020)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir deux amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 27 février 2020.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Article 1^{er}

La commission propose de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Article unique. Art. 1^{er}.** Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où «a» représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés ~~1^{er} mars 2020~~ **au Luxembourg avant le l'entrée en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit

dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules **autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée immatriculés après le 1^{er} mars 2020 la mise en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Commentaire de l'amendement 1

Afin d'éviter toute équivoque, la commission parlementaire tient à préciser que les dispositions du présent projet de loi seront uniquement applicables après l'entrée en vigueur de la loi, étant donné que la loi ne pourra être ni votée ni publiée avant le 1^{er} mars 2020.

De surcroît, dans l'objectif d'apporter une clarification en ce qui concerne la mise en application des valeurs WLTP, il est proposé d'adapter le projet de loi en réitérant que les nouvelles dispositions s'appliquent uniquement aux voitures dont la première mise en circulation a été effectuée après l'entrée en vigueur de la loi.

En vertu de l'annexe I point II.5 (B) de la directive européenne 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, chaque État membre est obligé de saisir la date de la première mise en circulation d'un véhicule neuf. En outre, cette même directive impose que l'État membre renseigne également la date d'immatriculation d'un véhicule immatriculé sur son territoire, une date qui est identique à la date de la première mise en circulation pour un véhicule neuf. Toutefois, pour un véhicule d'occasion ou pour un véhicule qui a été mis hors circulation et immatriculé de nouveau par le même propriétaire après un laps de temps, la date de la première mise en circulation diffère de la date d'immatriculation ultérieure. Quoique la date de la première mise en circulation représente une date qui reste inchangée une fois le véhicule immatriculé en Europe, la date d'immatriculation change lors de chaque nouvelle immatriculation de ce véhicule dans un État membre de l'Union européenne. De ce qui précède, il est primordial de ne pas limiter le champ d'application des nouvelles dispositions aux véhicules dont la première mise en circulation a été réalisée au Luxembourg, mais sur l'ensemble des véhicules immatriculés dans un État membre de l'Union européenne. Pour les véhicules qui n'étaient pas immatriculés dans l'Union européenne et pour lesquels aucune date de première mise en circulation n'a été saisie, la date de construction du véhicule est prise en considération.

Amendement 2 – Article 2 nouveau

La commission propose d'ajouter un nouvel article 2 de la teneur suivante :

Art. 2. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Commentaire de l'amendement 2

Dans un souci d'assurer la mise en application de la présente loi au niveau informatique, la commission propose de préciser que la loi entrera en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras)

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

« **Article unique. Art. 1^{er}.** Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés **1^{er} mars 2020 au Luxembourg** avant le **l'entrée en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules **autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée immatriculés après le 1^{er} mars 2020 la mise en vigueur de la présente loi**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Art. 2. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

13



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 05 mars 2020

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 novembre 2019 et 12 février 2020
2. 7382 Projet de loi relatif à la rénovation et à la mise en conformité du Centre thermal et de santé de Mondorf-les-Bains
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7522 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen du deuxième amendement proposé par le groupe politique CSV (modifiant l'article 36, paragraphe 2bis de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement)

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Mme Félicie Weycker, M. Jeannot Poeker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Louis Reuter, directeur adjoint de l'Administration des bâtiments publics
M. Marc Barthelme, de l'Administration des bâtiments publics

M. Dan Michels, du Groupe parlementaire « déi Gréng »
Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 novembre 2019 et 12 février 2020

Dans ses mots d'introduction, Monsieur le Président attire l'attention sur une demande du groupe politique CSV du 2 mars 2020 en vue de convoquer une réunion jointe de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics et de la Commission de l'Environnement au sujet du contournement de Dippach.

Il propose aux membres de la commission de mettre ce point à l'ordre du jour de la réunion du 12 mars 2020 à 9h00.

*

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission.

2. 7382 Projet de loi relatif à la rénovation et à la mise en conformité du Centre thermal et de santé de Mondorf-les-Bains

Suite à une brève présentation de son projet de rapport, Monsieur le Président-Rapporteur propose comme temps de parole le modèle de base.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

3. 7522 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Monsieur le Président-Rapporteur procède à une brève présentation du projet de rapport (« papier de discussion ») (pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent).

L'orateur informe encore que l'Administration des ponts et chaussées a fait part de quelques propositions de modification/suppression :

- À l'endroit de la page 8 du projet de rapport, sous « 4. Fonds des Routes - PC8 entre Belval et Esch-sur-Alzette avec OA1498/OA1499 », il est

proposé de remplacer la phrase « Suite à l'approbation du dossier d'avant-projet en décembre 2019, le projet se trouve actuellement au stade de l'élaboration des dossiers de soumission en vue d'un début des premiers travaux d'exécution en automne 2020 » par « Les études ainsi que l'élaboration des dossiers de soumission devront être poussées pour permettre le début des premiers travaux d'exécution en automne 2020. »

La commission décide de reprendre cette proposition de texte.

- À l'endroit de la page 9 du projet de rapport, sous « 4. Fonds des Routes - OA232 à Colmar-Berg », il est proposé de remplacer la phrase « L'analyse reprise dans l'avant-projet a fait ressortir que la solution du type bow-string est, d'un point de vue technique et esthétique, la plus adaptée pour remplacer l'ouvrage existant tout en s'intégrant de la meilleure façon dans le milieu environnant. » par « Les analyses effectuées jusqu'à présent ont fait ressortir que la solution du type bow-string est, d'un point de vue technique et esthétique, la plus adaptée pour remplacer l'ouvrage existant tout en s'intégrant de la meilleure façon dans le milieu environnant. »

La commission décide de reprendre cette proposition de texte.

- À l'endroit de la page 10 du projet de rapport, sous « 4. Fonds des Routes - Réaménagement de l'échangeur Cargo-Center », il est proposé de supprimer la phrase « Au stade de l'avant-projet sommaire, le montant global des travaux est estimé à 19 900 000,00 € TVA comprise. ».

La commission décide de reprendre cette suggestion de suppression de texte.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite encore savoir pourquoi ce projet n'a figuré à l'ordre du jour d'une réunion de commission qu'en février 2020, alors que généralement dans le passé ce dossier fut chaque année à l'ordre du jour d'une réunion de commission en septembre, c'est-à-dire pendant la période précédant le vote du budget.

Monsieur le Président de la Commission explique qu'il s'agit d'un simple oubli, le dossier ayant bel et bien été déposé par le Ministère dans les délais prévus (septembre 2019). Dans le futur, ce sujet sera de nouveau traité en septembre.

Le Président-Rapporteur propose comme temps de parole le modèle 1.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

4. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Monsieur le Président-Rapporteur rappelle que le groupe politique CSV a présenté lors de la réunion du 27 février 2020 deux propositions d'amendement relatives au dossier sous rubrique.

Concernant la première proposition d'amendement, il est expliqué que cette dernière est pour le moment tenue en suspens ; le représentant du Ministère étant actuellement en discussion avec la Commission européenne afin d'examiner la faisabilité de ladite proposition.

Concernant la deuxième proposition d'amendement du groupe politique CSV, Monsieur le Ministre informe que le Gouvernement peut soutenir cette proposition. Cette disposition aurait un impact financier de quelque 75.000 euros sur le budget.

Pour rappel, la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement a été adaptée à plusieurs reprises, notamment via une loi du 18 décembre 2008. Ce dernier texte de loi a introduit dans le dispositif légal la possibilité pour les familles nombreuses, i.e. les ménages se composant d'au moins cinq personnes, d'obtenir un remboursement partiel de la taxe.

Le groupe politique CSV avait constaté que le montant du remboursement n'a plus été adapté depuis lors. Afin de tenir compte de l'évolution du coût de la vie, il a proposé de porter ledit montant de 80 euros actuellement à 125 euros.

La commission adopte également cette proposition d'amendement à l'unanimité des membres présents.

Une lettre d'amendement afférente sera envoyée au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7506/03

N° 7506³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendement adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (11.3.2020).....	1
2) Texte coordonné.....	2

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(11.3.2020)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir un amendement au projet de loi mentionné sous rubrique, adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 5 mars 2020.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant l'amendement proposé (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENT*Amendement 1 – nouvel Article 2*

La commission a décidé d'ajouter un nouvel article 2 de la teneur suivante :

« Art. 2. L'article 36, paragraphe 2bis de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifiée comme suit :

« (2bis) Un remboursement de 80 125 euros par année de la taxe payée peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. » »

Commentaire de l'amendement 1

La loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement a été adaptée à plusieurs reprises, notamment via une loi du 18 décembre 2008. Ce dernier texte de loi a introduit dans le dispositif légal la possibilité pour les familles nombreuses, i.e. les ménages se composant d'au moins cinq personnes d'obtenir un remboursement partiel de la taxe.

À noter dans ce contexte que le montant du remboursement n'a plus été adapté depuis lors. Afin de tenir compte de l'évolution du coût de la vie, la commission parlementaire propose de porter ledit montant de 80 euros actuellement à 125 euros.

Du fait de l'insertion d'un nouvel article 2, la numérotation consécutive est à adapter.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État l'amendement exposé ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,

Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras)

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

« **Art. 1^{er}**. Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

$$\text{Taxe (en euros)} = a * b * c$$

où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés au Luxembourg avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée après la mise en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Art. 2. L'article 36, paragraphe *2bis* de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifiée comme suit:

« (*2bis*) Un remboursement de 80 125 euros par année de la taxe payée peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Art. 2. Art.3. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7506/04

N° 7506⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(9.6.2020)

Par dépêche du 29 novembre 2019, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière et du texte coordonné par extraits de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, que le projet élargé tend à modifier. Contrairement à ce qu'indique la lettre de saisine, le commentaire de l'article unique ne figurait pas au dossier soumis au Conseil d'État.

Par dépêche du 28 février 2020, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'État de deux amendements parlementaires au projet de loi sous avis, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 27 février 2020. Au texte des amendements étaient joints un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi sous avis qui tient compte des amendements au texte initial.

Par dépêche du 11 mars 2020, le président de la Chambre des députés a encore saisi le Conseil d'État d'un amendement parlementaire au projet de loi sous avis, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 5 mars 2020. Au texte de l'amendement étaient joints un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi sous avis tenant compte de l'ensemble des amendements au texte initial.

L'avis de la Chambre des métiers sur le texte de projet initial a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 31 janvier 2020.

L'avis de la Chambre de commerce, demandé selon la lettre de saisine du 29 novembre 2019, n'a pas encore été communiqué au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

Le présent avis traitera en même temps des trois dépêches susmentionnées en se basant, pour ce qui est de la numérotation des articles à analyser, sur le texte coordonné annexé à l'amendement parlementaire du 11 mars 2020.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement a opéré une réforme de la taxe sur les véhicules routiers.

En application de son article 35, se trouvent soumises à la taxe sur les véhicules routiers la mise en circulation et l'immatriculation d'un véhicule routier ainsi que l'utilisation illégale d'un véhicule sur la voie publique.

L'article 36 de la loi précitée du 22 décembre 2006 détaille les modes de calcul, réductions et remboursements de la taxe. Ainsi, figurent au paragraphe 1^{er} le mode de calcul de la taxe, et au paragraphe 2, la réduction accordée aux véhicules diesel dont les émissions de particules fines ne dépassent pas un seuil défini au niveau communautaire. Le paragraphe 2*bis*, introduit en 2008, prévoit la possibilité d'obtenir un remboursement de la taxe. Le paragraphe 3 règle la situation des voitures dont le niveau d'émission ne peut pas être déterminé et le paragraphe 4 permet d'arrondir la taxe due à l'euro immédiatement inférieur.

La loi en projet entend apporter des modifications aux paragraphes 1^{er} et 2*bis* de l'article 36 de la loi précitée du 22 décembre 2006.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen entend modifier l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 22 décembre 2006.

Dans sa teneur actuelle, l'article 36, paragraphe 1^{er}, prévoit que le calcul de la taxe repose sur la valeur des émissions de CO₂ en g/km lors d'un cycle d'essai standardisé mixte et renvoie à la valeur figurant soit à la rubrique 46.2. du certificat de conformité communautaire tel que défini à l'annexe IX de la directive modifiée 70/156/CEE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers.

La directive modifiée 70/156/CEE a été remplacée par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

Les auteurs entendent actualiser les valeurs, en distinguant suivant le moment d'immatriculation du véhicule et d'entrée en vigueur de la loi.

Dans un souci de clarté, le Conseil d'État demande aux auteurs de renvoyer avec précision aux rubriques applicables de l'annexe de la directive, à l'instar du libellé actuel de la disposition. Ainsi, y a-t-il lieu de renvoyer respectivement aux rubriques 49.1 et 49.4 de l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, plutôt qu'aux valeurs déterminées lors des cycles d'essai « New European Driving Cycle » et « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ».

Le Conseil d'État s'interroge pourquoi les auteurs visent tantôt « l'immatriculation » pour l'application des valeurs « New European Driving Cycle », tantôt « la première mise en circulation » pour l'application des valeurs « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test ».

Le Conseil d'État se demande encore si la précision selon laquelle les valeurs « New European Driving Cycle » s'appliquent aux véhicules dont l'immatriculation (ou la première mise en circulation?) se situe avant l'entrée en vigueur de la loi ne s'avère pas être tout simplement superfétatoire. En effet, ces valeurs sont actuellement d'application, seule la référence aux textes européens étant adaptée, de sorte que la disposition sous examen n'a d'autre effet que de prévoir que les valeurs « New European Driving Cycle » continuent de s'appliquer aux véhicules dont l'immatriculation (ou la première mise en circulation?) se situe avant l'entrée en vigueur de la loi. Étant donné que seules les références ont été modifiées, et que ces références présentent un caractère dynamique, il y a lieu de considérer que la précision est superfétatoire. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la portion de phrase « où « a » représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés au Luxembourg avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, ».

Par ailleurs, le Conseil d'État demande que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ».

Article 2

L'article sous examen entend modifier l'article 36, paragraphe *2bis*, de la loi précitée du 22 décembre 2006 permettant aux familles nombreuses d'obtenir un remboursement partiel de la taxe. Les auteurs entendent ainsi porter le remboursement d'un montant actuel de 80 euros à 125 euros. Le remboursement de la taxe relève des matières réservées à la loi en vertu de l'article 101 de la Constitution, qui dispose que « Nulle exemption ou modération ne peut être établie que par une loi ».

Par conséquent, le Conseil d'État demande sous peine d'opposition formelle, que les termes « peut être accordé sur demande » soient remplacés par les termes « est accordé sur demande ».

Article 3

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article 1^{er}

À la phrase liminaire, il y a lieu de remplacer les termes « Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement » par les termes « L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement ».

Au paragraphe 1^{er}, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu de mentionner avec exactitude l'intégralité de l'intitulé de la « directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ».

Article 2

Le Conseil d'État signale qu'il est surfait de remplacer un article dans son intégralité, s'il est envisagé de ne modifier qu'un seul mot ou qu'une seule phrase. Ce n'est que si plusieurs mots dans une phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un article ou un paragraphe sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cet article dans son ensemble.

Par conséquent, la teneur suivante est à conférer à l'article sous examen :

« **Art. 2.** À l'article 36, paragraphe *2bis*, de la même loi, les termes « 80 euros » sont remplacés par les termes « 125 euros ». »

Article 3

L'article sous examen est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 3.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 9 juin 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 02 juillet 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 octobre 2019, 7 novembre 2019, 23 janvier 2020, 6 février 2020, 27 février 2020, 5 mars 2020, de la réunion jointe du 5 mars 2020 et de la réunion du 14 mai 2020
2. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, M. Gilles Caspar, Mme Irena Medakovic,
M. Jeannot Poeker, M. Laurent Dahm, du Ministère de la Mobilité et des
Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 octobre 2019, 7 novembre 2019, 23 janvier 2020, 6 février 2020, 27 février 2020, 5 mars 2020, de la réunion jointe du 5 mars 2020 et de la réunion du 14 mai 2020

Les projets de procès-verbal sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Le Conseil d'État a donné son avis complémentaire en date du 16 juin 2020.

La commission procède à son examen :

Article 1^{er}

Le Conseil d'État note dans son avis complémentaire du 16 juin 2020 relatif au projet de loi que dans sa teneur amendée, il y a lieu de signaler une erreur matérielle, les termes « C1Ei » étant à remplacer par les termes « C1E ».

La commission décide de suivre cette suggestion.

Article 2

Paragraphe 3

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, le Conseil d'État constate que cet amendement vise avant tout à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à

la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie. Par cet amendement, la notion d'« activité principale » exprimée en pourcentage du temps glissant du conducteur ne s'applique plus uniquement aux conducteurs visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), de la loi précitée du 5 juin 2009, mais bien à l'ensemble des conducteurs rentrant dans le champ d'application de la loi, y compris les conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires visés à l'article 2, paragraphe 3. L'amendement 1, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond ainsi aux observations du Conseil d'État qui se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), et paragraphe 3, de la loi précitée du 5 juin 2009 dans sa teneur résultant de la modification projetée.

Par ailleurs, l'amendement sous revue supprime, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 5 juin 2009, la lettre c) conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 2, paragraphe 4, de la loi qu'il s'agit de modifier, il convient d'écrire « 30 pour cent » au lieu de « trente pour cent ».

La commission reprend cette suggestion.

Paragraphe 6

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, l'amendement sous revue entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État à l'encontre du nouvel article 6*bis* de la loi précitée du 5 juin 2009.

Ainsi, il reformule l'article 6*bis*, paragraphe 1^{er}, en disposant clairement que les informations relatives aux certificats de formation seront intégrées dans la banque de données existante relative aux permis de conduire.

Ensuite, à l'article 6*bis*, paragraphe 2, point 3, il remplace le terme « interconnexion » par le terme « échange », conformément à la demande du Conseil d'État. Ce dernier se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 6*bis*, paragraphe 2, point 3.

Encore en ce qui concerne l'article 6*bis*, paragraphe 2, l'amendement supprime le point 4, au vu de sa redondance avec le point 3, et répond ainsi à l'observation formulée par le Conseil d'État.

À l'article 6*bis*, paragraphe 3, l'amendement assortit les notions de « responsable de traitement » et de « sous-traitant » des renvois à la réglementation européenne en matière de protection des données et répond aux observations du Conseil d'État.

Finalement, il supprime encore l'article 6*bis*, paragraphe 4, lettre c), afin de répondre à l'observation selon laquelle un échange d'information relatif au financement de la formation est étranger à l'objet de la loi précitée du 5 juin 2009.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 6*bis*, paragraphe 3, alinéas 1^{er} et 2, de la loi qu'il s'agit de modifier, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement général sur la protection des données, en écrivant « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

La commission décide de cette reprendre cette suggestion.

La commission convient de préparer un projet de rapport pour la réunion du 9 juillet 2020.

3. 7506 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

La commission procède à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 9 juin 2020.

Article 1^{er}

Le Conseil d'État demande que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés dans le projet de loi par les termes « véhicules automobiles ». Les termes en question sont remplacés dans la version amendée, à l'exception de deux occurrences, où les termes « véhicules autoroutiers » sont remplacés par les termes « voitures à personnes » afin de préciser que les dispositions en question se réfèrent à cette catégorie de véhicules. Les termes « véhicules routiers » désignent, selon le Code de la Route, tous les véhicules qui servent normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses. De surcroît, ces termes sont déjà utilisés dans le texte de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

La commission propose d'une part, d'adopter certaines propositions du Conseil d'État formulées dans son avis du 9 juin 2020 et, d'autre part, de modifier la date de l'entrée en vigueur de la loi en projet.

En outre, la commission propose de faire droit à l'exigence formulée par le Conseil d'État de mentionner avec exactitude l'intégralité de l'intitulé de la directive 2007/46/CE. Ainsi, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020, l'amendement fait référence à l'annexe IX de la « directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre

pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules » et pour les véhicules produits après le 31 août 2020, l'amendement fait référence à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du nouveau « règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules », qui est entré en vigueur le 5 juillet 2020. La prise en compte du règlement d'exécution (UE) 2020/683 est devenue inévitable, étant donné que la date d'application proposée du présent projet de loi a été reculée.

Dans le même esprit, le Conseil d'État demande de renvoyer directement aux rubriques applicables dans les textes européens. Cependant, comme les numéros des rubriques du certificat de conformité changent régulièrement, il est décidé ne pas donner suite à la demande du Conseil d'État, i.e. de ne pas renvoyer dans le projet de loi à des numéros précis des rubriques applicables, susceptibles d'être régulièrement modifiées.

Le Conseil d'État s'est également interrogé dans son avis du 9 juin 2020 sur les termes « immatriculation » et « première mise en circulation ». Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou dans l'Union européenne. Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne. Il est ainsi primordial que l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, précise que la date de la première mise en circulation fait foi pour déterminer si, soit la valeur NEDC, soit la valeur WLTP, est applicable pour le calcul de la taxe sur les voitures à personnes.

Dans le projet de loi initial, la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers était initialement prévue pour toutes les voitures à personnes dont la date de la première mise en circulation se situe après le 29 février 2020. Au cours de la réunion jointe de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 27 février 2020, deux amendements au projet de loi ont été adoptés afin de reporter cette mise en vigueur au premier jour du mois qui suit celui de la publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans un souci de prendre en considération les effets négatifs causés par la crise sanitaire actuelle, la commission propose en outre de réintroduire une date d'application précise, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP sera appliquée pour déterminer la taxe sur les voitures à personnes. Ainsi, la date d'application proposée est le 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Une telle approche permet à la fois de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et

d'éliminer toutes sortes d'incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes. S'y ajoute qu'une mise en application à partir du 1^{er} janvier 2021 correspond également à la revendication formulée par la Chambre des Métiers dans son avis du 14 janvier 2020 : « (...) qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}.** ~~Le paragraphe 1^{er} de l'article 36~~ L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour ~~toutes~~ **les véhicules autoroutiers voitures à personnes** immatriculées au Luxembourg avant ~~l'entrée en vigueur de la présente loi le 1^{er} janvier 2021,~~ la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers,~~ et où « a » représente, pour ~~toutes~~ **les véhicules autoroutiers voitures à personnes** dont la première mise en circulation est effectuée ~~après la mise en vigueur de la présente loi à partir du 1^{er} janvier 2021,~~ la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE **précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020,** soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers,~~

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :
– 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
– 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Article 2

Afin de faire suite à la demande du Conseil d'État, formulée dans son avis du 9 juin 2020, la commission propose de remplacer les termes « peut être accordé sur demande » par les termes « est accordé sur demande » à l'endroit de l'article 2 du projet de loi.

Contrairement aux amendements adoptés le 5 mars 2020, le paragraphe en question de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement se voit attribuer le numéro (2) et non pas le (2bis). Ainsi, par l'article 6, point 2, de la loi du 21 décembre 2012 portant modification : de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ; de la loi modifiée du 16 octobre 1934 concernant l'impôt sur la fortune ; de la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ; de la loi modifiée du 30 juin 1976 portant 1. création d'un fonds pour l'emploi ; 2. réglementation de l'octroi des indemnités de chômage complet ; de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement ; de la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ; de la loi modifiée du 30 juillet 2002 déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager la mise sur le marché et l'acquisition de terrains à bâtir et d'immeubles d'habitation.

La commission propose de modifier l'article 2 comme suit :

Art. 2. L'article 36, paragraphe ~~2bis~~, de la même loi, ~~de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement~~ est modifié comme suit :

« (~~2bis~~) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Article 3

Comme suite logique de l'amendement 1, qui propose d'insérer la date de l'entrée en vigueur de la loi dans le corps de l'article 1^{er}, l'article 3 devient superfétatoire et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de supprimer l'article 3 :

~~« La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »~~

Une lettre d'amendement sera à préparer par le secrétariat de la commission.

Dans un second temps, il est rappelé que trois propositions d'amendement au présent projet de loi ont été introduites par le groupe politique CSV lors de la réunion jointe du 27 février 2020 de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Une note explicative est parvenue aux membres de la commission, qui est présentée aux membres de la commission de la présente commission.

En effet, l'amendement 2 proposé par le groupe politique CSV avait prévu une augmentation du remboursement qui peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Il a été ainsi proposé de procéder à une augmentation de 45 euros pour atteindre un montant global remboursable de 125 euros. Cet amendement a été adopté le 12 mars 2020 par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. L'amendement 3 proposé est directement lié à l'amendement 2.

L'amendement 1 propose pourtant de rajouter un nouvel alinéa à l'article 1^{er} du projet de loi en question en stipulant que lorsque le certificat de conformité communautaire (certificat de conformité) ou son équivalent, renseignent deux valeurs de CO₂, la valeur la moins élevée devrait être considérée pour le calcul de la taxe des voitures à personnes.

Le commentaire de l'article de la proposition d'amendement du groupe politique CSV précise que :

« Sachant que les certificats de conformité émis après le 1^{er} janvier 2021 ne renseignent plus de valeur des émissions de CO₂ suivant la méthode NEDC, il convient de s'en remettre aux seules valeurs CO₂ disponibles à partir de cette date, i.e. celles déterminées via la méthode WLTP. »

Le représentant du Ministère relève que le certificat de conformité renseigne toujours plusieurs valeurs CO₂ (conditions urbaines, conditions extra-urbaines, combinées, etc.). Il serait donc nécessaire de clarifier que seulement les valeurs

CO₂ combinées sont à considérer et que, si deux de ces valeurs CO₂ combinées sont indiquées dans un même certificat de conformité, la valeur CO₂ combinée la moins élevée serait à considérer pour déterminer la taxe pour les voitures à personnes. Cependant, et comme également indiqué dans le commentaire de l'article de la proposition soumise par le groupe politique CSV, il est opportun d'appliquer au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2021 la valeur WLTP pour le calcul de la taxe pour les voitures à personnes, même s'il pourrait y avoir encore des certificats de conformité (COC) indiquant les deux valeurs NEDC et WLTP après le 31 décembre 2020.

Le règlement d'exécution 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) 1014/2010, indique qu'un constructeur a l'obligation, pour les types existants de voitures particulières M1, de déterminer les émissions de CO₂ NEDC avec l'outil de corrélation, prévu à l'annexe I de ce même règlement, jusqu'au 31 décembre 2020. Cette date devrait être considérée comme une obligation du fabricant liée à la réception par type de ses systèmes d'émission. En effet, à partir du 1^{er} janvier 2020, le règlement 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n°443/2009 et (UE) n°510/2011, fixe un objectif à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne de 95g de CO₂/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées et un objectif à l'échelle du parc automobile des États membres de 147g de CO₂/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés jusqu'au 31 décembre 2020. Les seuils d'émissions des véhicules sont déterminés conformément au règlement (CE) n°692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et au règlement d'exécution (UE) n°2017/1153 précité en ce qui concerne les voitures particulières ainsi qu'au règlement d'exécution (UE) n°2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers. À partir du 1^{er} janvier 2021, les prédicts seuils seront déterminés conformément au règlement (UE) n°2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE)

n°692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n°1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n°692/2008.

En résumé, les constructeurs doivent obligatoirement indiquer jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs moyennes d'émissions CO₂, NEDC (valeur recalculée ou mesurée) et WLTP (mesurée), sur le certificat de conformité. Cette approche était uniquement retenue dans un objectif de ne pas introduire par l'intermédiaire d'un nouveau processus d'homologation des dispositions plus restrictives pour les constructeurs en matière des seuils CO₂, étant donné que les limites fixées jusqu'à la fin de l'année 2020 en matière des émissions de CO₂ se basaient sur l'ancien cycle d'homologation NEDC. En outre, avec cette approche, il a été également accordé aux constructeurs un certain temps pour s'adapter à ces nouvelles dispositions et pour développer déjà des véhicules moins polluants.

De ce qui précède résulte que, si un véhicule est mis sur le marché européen, le constructeur a actuellement l'obligation de délivrer un COC aux fins de l'immatriculation qui renseigne les deux valeurs NEDC et WLTP. Le modèle du prédit certificat est jusqu'à présent déterminé à l'annexe IX de la directive 2007/46 du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Cependant, aucune date butoir n'est prévue concernant l'abolition de la valeur NEDC CO₂ sur le certificat de conformité. Cela pourrait entraîner un risque que divers fabricants continuent de fournir des valeurs NEDC. En particulier, il pourrait y avoir des problèmes en ce qui concerne la fiscalité, qui est basée dans divers pays sur les émissions de CO₂, y compris le Luxembourg. De plus, l'indication des valeurs de CO₂ NEDC dans le COC représente une potentielle source de confusion pour les consommateurs.

Pourtant, l'article 36, paragraphe 4, du nouveau règlement-cadre 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, applicable à partir du 1^{er} septembre 2020, stipule que le COC devrait être adapté jusqu'au septembre 2020. Lors de la réunion du comité technique pour les véhicules à moteur de la Commission européenne du 30 janvier 2020, un règlement d'exécution de la Commission concernant les exigences administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, a été adopté. Toutefois la problématique décrite concernant le manque d'une date butoir précise, après laquelle la valeur CO₂ NEDC ne devrait plus être saisie dans le COC, n'a pas été redressée. Ainsi, en vertu des dispositions du nouveau règlement d'exécution, le champ 49.1, indiquant les valeurs NEDC, va

persister dans le futur COC. D'ailleurs, une note de bas de page dans le règlement précité indique que la valeur CO₂ NEDC n'est pas à saisir lorsque la valeur ne s'applique pas.

En effet, l'article 5 du règlement d'exécution 2017/1153 précité, exige pour la détermination des soi-disant « super-crédits » une valeur NEDC dans le COC jusqu'au 31 décembre 2022 si la valeur CO₂ NEDC mesurée d'une voiture particulière neuve est inférieure à 50 g CO₂/km ce qui rend impossible d'abolir tout simplement le champ 49.1 du COC.

De ce qui précède, l'information en ce qui concerne la valeur d'émission CO₂ mesurée par l'ancien cycle NEDC a été uniquement maintenue pour le calcul et la vérification des objectifs définis à l'échelle de l'Union européenne en matière des émissions CO₂ de véhicules à personnes, étant donné que tous ces seuils ont été déterminés en fonction des valeurs NEDC. Cependant, le maintien du champ 49.1 dans le COC n'a absolument aucune relation avec la taxation des véhicules et l'esprit des modifications introduites dans la réglementation européenne était effectivement d'avoir des véhicules moins polluants sur les voies publiques de l'Union européenne.

En vue de clarifier cette incohérence, la Commission européenne a été consultée pour attirer l'attention de la Commission sur la problématique que certains constructeurs pourraient continuer à indiquer des valeurs CO₂ NEDC dans le COC pour profiter au-delà du 31 décembre 2020 des avantages fiscaux dans certains pays de l'Union. Une telle approche pourrait contribuer à une concurrence déloyale entre les constructeurs au niveau européen. D'ailleurs, en ce qui concerne les garagistes luxembourgeois, une telle approche aurait comme conséquence que les garagistes ne pourraient pas garantir, lors de la vente d'un véhicule, que la valeur NEDC combinée sera encore indiquée dans le COC lors de la livraison de la voiture, ce qui engendrerait une grande incertitude pour le vendeur ainsi que pour le consommateur.

Ainsi, il a été proposé en date du 2 mars 2020 et en date du 9 mars 2020 à la Commission européenne (DG GROW) d'apporter une précision supplémentaire à la législation européenne en vigueur afin de préciser que la valeur NEDC ne pourra être enregistrée dans le COC que si cela est requis par la réglementation applicable. Si cette information n'est pas requise, le fabricant ne doit en aucun cas indiquer une valeur NEDC dans le COC.

En date du 12 mars 2020 et après avoir consulté la DG CLIMA, la DG GROW a donné une suite favorable à la proposition introduite. En effet, les deux directions générales de la Commission européenne sont abouties à la conclusion qu'il fallait procéder à une approche harmonisée européenne afin d'éviter tout abus. Ainsi, la Commission a indiqué, afin de résoudre le problème de manière appropriée, il y a lieu de redresser cette problématique parallèlement par le règlement Euro 6 (WLTP) et par le règlement de corrélation

« Climat ». En ce qui concerne le règlement de corrélation « Climat » la problématique pourrait être résolue par une modification du règlement de surveillance des émissions CO₂, dont une proposition d'amendement est en cours d'élaboration.

Cependant, un amendement de la législation Euro 6 n'est pas prévu avant la fin de l'année 2020, c'est-à-dire pas à temps pour garantir l'applicabilité à partir du 1^{er} janvier 2021.

Par conséquent, la Commission européenne suggère de transformer la proposition introduite dans une question qui sera soumise au « Forum » (Comité au sein de la Commission européenne, regroupant les autorités d'homologation et les autorités de surveillance du marché) afin de déterminer une approche harmonisée appropriée avec les États membres. Malheureusement, la réunion planifiée au mois de mai du « Forum » n'a pas pu avoir lieu suite à la crise sanitaire.

De ce qui précède, il a été proposé aux membres de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de ne pas retenir l'amendement proposé.

Cependant, en vue de tenir compte des effets négatifs causés par la crise sanitaire, il est proposé de décaler la date d'application, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP est utilisée pour déterminer la taxe pour les voitures à personnes, au 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Pour toutes les voitures dont la 1^{ère} mise en circulation se ferait à partir du 1^{er} janvier 2021, la valeur WLTP serait appliquée, tandis que pour toutes les voitures dont la 1^{ère} mise en circulation se ferait avant le 1^{er} janvier 2021, la valeur NEDC continuerait à être appliquée jusqu'à la mise hors circulation définitive du véhicule.

Une telle approche permet de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et d'éliminer toutes incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes.

Monsieur Gilles Roth (CSV) constate avec satisfaction que les propositions de son parti politique ont été suivies par les amendements adoptés dans la présente réunion.

4. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

D'emblée Madame Chantal Gary (« déi gréng ») est désignée rapportrice du projet de loi.

Le présent projet de loi a comme objet la prolongation pour 4 ans d'un régime d'aide visant à favoriser le rail et les voies navigables intérieures pour le transport de marchandises en incitant le passage du transport de marchandises par route à des modes à moindres émissions. Il vise donc le développement des modes de transport alternatifs à la route qui génèrent moins d'externalités négatives (émissions, bruit et accidents) en encourageant le développement d'offres comodales par chemin de fer et/ou par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier. Aucune modification importante n'a été apportée au régime initial et le futur régime sera donc très similaire au régime de la période 2015-2018.

Le projet de loi propose d'appliquer le nouveau régime rétroactivement à partir de la date de fin de validité du régime précédent. Ainsi, à partir du 1er janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret ayant lieu entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Les aides sont accordées aux opérateurs acheminant des unités de transport intermodal par transport combiné ferroviaire intérieur, international ou par transport combiné fluvial international.

Le but essentiel de la politique européenne des transports combinés est de créer un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport. Il s'agit d'encourager le développement d'offres comodales par chemin de fer et par transport fluvial conduisant à des gains économiques (logistiques, énergie) et sociaux (congestion, pollution), par rapport au recours au seul transport routier.

Les distances parcourues sur le territoire luxembourgeois étant restreintes, il est envisagé de ne pas limiter la subvention au transport combiné sur la distance nationale, mais également de l'incorporer en tenant compte de l'ensemble de son parcours international, ceci afin d'arriver à une subvention compensatoire viable pour les transporteurs. Le transporteur devra utiliser un point intermodal comme le Port de Merttert et/ou le terminal de conteneurs de Bettembourg comme point de départ ou d'arrivée de la rupture de charge et du calcul de la subvention.

Sur base de l'expérience acquise dans le contexte du régime qui a pris fin en 2018, le régime futur est modifié seulement en ce qui concerne le volet fluvial. Il incombe à cet égard de rappeler que l'article 12 de la loi du 26 mai 2016 contenait pour le transport combiné fluvial international un parcours d'au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois pour être éligible.

Or, dans l'optique d'une coopération éventuelle des ports de la Moselle pour développer ensemble les transports combinés et ainsi pouvoir obtenir une masse critique justifiant le départ régulier d'une navette par barge, la limite est réduite de 150 à 50 kilomètres.

La commission procède ensuite à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Intitulé

Dans son avis du 16 juin 2020, le Conseil d'État suggère de libeller l'intitulé comme suit : « Loi du (...) relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit les opérateurs éligibles au régime d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État. Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère d'insérer la forme abrégée à l'article 2, et de supprimer à l'article sous examen les termes « (UTI) ».

La commission parlementaire décide de reprendre la proposition d'ordre légistique du Conseil d'État :

« Art. 1^{er}. Champ d'application

Sont visés par la présente loi, tous les opérateurs situés sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, qui acheminent les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge. »

Article 2

L'article 2 est consacré aux définitions.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État propose d'entourer les termes à définir de guillemets. Au point 1, il suggère de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ».

Il suggère de libeller le point 4 comme suit :

« 4° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime [...] à au moins un TEU ; ».

Au point 7, il propose de rédiger les termes « surcoût lié à [...] » au singulier.

Au point 8, il propose de remplacer les termes « €/tonnes-kilomètres » par les termes « euros par tonnes-kilomètres ».

La Commission parlementaire décide de suivre les propositions d'ordre légistique de la Haute Corporation et l'article se lira dès lors comme suit :

« Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), ci-après « CIM », appendice B à de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses

24^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;

- 2° **« opérateur »** : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° **« Twenty foot equivalent unit » (TEU), ci-après « TEU »** : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 4° **« unités de transport intermodal », ci-après « UTI »** : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 5° **« terminal intermodal »** : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° **« UTI manutentionnée »** : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° **« surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure »** : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
- 8° **« différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge »** : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en **€/ euros par-tonnes-kilomètres** des pays de l'Union européenne ;
- 9° **« coût total du transport »** : le coût total du transport des UTI manutentionnées comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de transbordement. »

Article 3

L'article 3 décrit l'objet du projet de loi sous rubrique.

L'article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020. Cependant, il suggère à l'alinéa 1^{er} d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », » et de remplacer les numérotations « 1., 2., ... » par celles de « 1°, 2°, ... ».

La Commission parlementaire décide de suivre cette proposition. L'article 3 se lira donc comme suit :

« Art. 3. Dispositions générales

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par « le ministre », peut accorder des aides en faveur du transport ferroviaire et fluvial de marchandises.

Les aides allouées dans la limite des crédits budgétaires prévus pour le transport combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

- 1° les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI ;*
- 2° les aides au transport ferroviaire international d'UTI ;*
- 3° les aides au transport international fluvial d'UTI. »*

Article 4

L'article 4 décrit l'objet de l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI.

Cet article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, la Haute Corporation suggère d'écrire « kilomètres » en toutes lettres.

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'article se lira comme suit :

« Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

*Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 ~~km~~ **kilomètres** ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide. »*

Article 5

L'article 5 n'appelle aucune observation, ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article 6, qui a trait au « calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur », n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Par analogie aux suggestions faites par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire décide d'adapter l'article 6 en remplaçant « EUR » par « euros ». L'article se lira donc comme suit :

« Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

- 1° une part fixe par train (X) ;*

$X = 1.600 \text{ 1 600 EUR euros ;}$

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures ;

$Y = 30 \text{ EUR euros.}$

La formule est la suivante : $X + Y*UTI.$ »

Article 7

L'article 7 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international.

Le Conseil d'État ne soulève pas d'observation quant au fond. Du point de vue légistique, il suggère à l'alinéa 1^{er}, point 1, phrase liminaire, de faire suivre les termes « courte et moyenne distance » d'un deux-points. Les différentes valeurs de Y sont à énumérer suivant une subdivision en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c)), les lettres a) et b) se terminant par un point-virgule et la lettre c), par un point final.

La Commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 8

L'article 8 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international. Par analogie à l'observation légistique formulée à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État et d'adapter l'article en question de la manière suivante :

« Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international
Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3.600 \text{ 3 600 EUR euros ;}$

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures ;

$Y = 30 \text{ EUR euros.}$

La formule est la suivante : $X + Y*UTI.$ »

Article 9

L'article 9 reprend les limites d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule au point 2.

La Commission parlementaire fait sienne cette observation.

Article 10

L'article 10 reprend la forme de l'aide qui est une subvention directe et n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Article 11

L'article 11 liste les exigences applicables au dossier de demande d'aide. Des informations détaillées sont exigées en plus de celles requises sous l'empire de la loi précitée du 26 mai 2016. Certaines des informations demandées se trouvaient auparavant exigées à l'article 13 de la loi précitée du 26 mai 2016.

Le Conseil d'État relève que l'ensemble du dossier est à redéposer chaque année. Il suggère aux auteurs de s'inspirer d'autres dispositions en matière d'aides aux entreprises permettant aux entreprises concernées de donner leur accord préalable prévoyant des formalités allégées. Ainsi, la loi du 9 août 2018 relative à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises prévoit que : « L'entreprise donne l'accord préalable aux ministres afin qu'ils puissent vérifier auprès de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et du Centre commun de la sécurité sociale, que l'entreprise ne s'est pas soustraite aux charges fiscales ou sociales, sinon elle joint les certificats de ces administrations prouvant que toutes les charges fiscales ou sociales ont été payées. »

Afin de permettre aux entreprises de déposer un dossier complet et dans l'optique de ne pas freiner la procédure de la demande, la commission parlementaire décide de ne pas adopter la suggestion du Conseil d'État, mais de suivre l'exemple de l'article 90 du règlement grand-ducal du 8 avril 2018 portant exécution de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988. Par ailleurs, moins de 10 opérateurs sont actifs dans le secteur du transport combiné et poseront chaque année une demande d'aide. Étant donné que chacun d'entre eux est susceptible d'avoir un subside de plusieurs centaines de milliers d'euros voire plus, il est considéré que la charge supplémentaire pour la délivrance des attestations est tout à fait proportionnelle par rapport aux montants en cause.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule aux paragraphes 4 et 5. Par ailleurs, les subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...). Les subdivisions en tirets sont, quant à elles, à remplacer par des subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante (a), b), c), ...).

Au paragraphe 4, lettre c), le Conseil d'État suggère de viser l'« Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Au paragraphe 5, lettre d), il demande d'écrire « à l'article 12, paragraphe 1^{er}, lettres e) et f) » en adaptant le renvoi conformément à l'observation relative aux subdivisions.

La commission parlementaire décide de faire droit à ces suggestions d'ordre légistique et d'adapter l'article en question comme suit :

« Art. 11. Demande de l'aide

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre. Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les

chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année. Les chiffres définitifs du second semestre sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné appelant un soutien.

(4) La partie d'information générale comprend :

1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;

2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;

3° les attestations établies par

a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;

b) l'Administration des contributions directes ;

c) l'Administration de l'enregistrement, et des domaines et de la TVA ;

attestations dont il ressort que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;

4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ; et

5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport combiné, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;

2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 2 :

- a) *un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
 - b) *un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
 - c) *un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et*
 - d) *un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
- 3° *les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;*
- 4° *des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article 12(1), **paragraphe 1^{er}, points 5 et 6 e) et f).***
- 5° *le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;*
- 6° *un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 30 juin au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;*
- 7° *une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;*
- 8° *une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »*

Article 12

L'article 12 précise les conditions d'éligibilité aux différentes aides. Il prévoit la principale nouveauté de la loi en projet, en ce que la distance minimale éligible pour tout transport par barge éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Au paragraphe 2, lettre a), le Conseil d'État relève que la condition d'une distance minimale de 25 kilomètres pour transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois ne semble pas compatible avec l'article 4 prévoyant l'aide au transport ferroviaire intérieur pour les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres.

La commission parlementaire décide de prendre en considération le souci du Conseil d'État et d'adapter la distance minimale uniformément à 20 kilomètres, distance prévue également dans la loi relative à la promotion du transport combiné du 26 mai 2016.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de remplacer les subdivisions en lettres par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...) aux paragraphes 1^{er} et 2, alinéa 1^{er}.

Ainsi, l'article 12 se lira comme suit :

« Art. 12. Critères d'éligibilité

(1) Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants :

- 1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer ou par barge ;*
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;*
- 3° Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide ;*
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;*
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;*
- 6° Le transport combiné est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.*

(2) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1° le transport combiné ferroviaire intérieur :

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 20 kilomètres est éligible.

2° le transport combiné ferroviaire international :

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.

3° le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg.

Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet. »

Article 13

L'article 13 décrit la procédure d'octroi de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 14

L'article 14 décrit la procédure de contrôle de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 15

L'article 15 prévoit la procédure à respecter en cas de cessation ou de modification d'activité de l'opérateur bénéficiaire et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16

L'article 16 décrit les règles de cumul et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 17

L'article 17 prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 18

L'article 18 contient des dispositions pénales et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 19

L'article 19 limite la durée du régime à quatre ans et a un effet rétroactif dans la mesure où il s'applique aux transports effectués après le 1^{er} janvier 2019. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 20

L'article 20 abroge la loi précitée du 26 mai 2016. Le Conseil d'État souhaite supprimer cette disposition, étant donné que l'abrogation d'un acte ayant prévu une période d'application qui est déjà venue à terme avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation est à écarter.

La commission parlementaire se rallie à la proposition du Conseil d'État et décide de supprimer l'article 20.

~~« Art. 20. Disposition abrogatoire~~

~~La loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné est abrogée.»~~

Formule de promulgation

Le Conseil d'État rappelle que la formule de promulgation est à ajouter qu'au même moment que le préambule et la suscription. La commission parlementaire a décidé de supprimer la formule de promulgation dans le projet de loi sous objet :

~~« Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne. »~~

Annexe 1

L'annexe 1 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Annexe 2

Le Conseil d'État souhaite supprimer les termes « ANNEXE 2 » précédant le tableau 2.

La commission parlementaire fait suite à cette demande.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

5. Divers

Aucun point « divers » n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7506/05

N° 7506⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (10.7.2020).....	1
2) Texte coordonné.....	4

*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(10.7.2020)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir trois amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 2 juillet 2020.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Article 1^{er}

La commission propose de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}.** ~~Le paragraphe 1^{er} de l'article 36~~ L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour ~~toutes les véhicules autoroutiers voitures à personnes~~ **voitures à personnes** immatriculées au Luxembourg avant ~~l'entrée en vigueur de la présente loi le 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive

2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule **autoroutier routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules **autoroutiers routiers**, et où « a » représente, pour ~~toutes~~ les ~~véhicules autoroutiers~~ **voitures à personnes** dont la première mise en circulation est effectuée ~~après la mise en vigueur de la présente loi à partir du 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE ~~précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020~~, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule **autoroutier routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules **autoroutiers routiers**,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Commentaire de l'amendement 1

L'amendement parlementaire propose, d'une part, d'adopter certaines propositions du Conseil d'État formulées dans son avis du 9 juin 2020 et, d'autre part, de modifier la date de l'entrée en vigueur de la loi en projet.

Le Conseil d'État a demandé que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés dans le projet de loi par les termes « véhicules automobiles ». Les termes en question sont remplacés dans la version amendée, à l'exception de deux occurrences, où les termes « véhicules autoroutiers » sont remplacés par les termes « voitures à personnes » afin de préciser que les dispositions en question se réfèrent à cette catégorie de véhicules routiers. À noter que les termes « véhicules routiers » désignent, selon le Code de la Route, tous les véhicules qui servent normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses. De surcroît, ces termes sont déjà utilisés dans le texte de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

L'amendement 1 fait en outre droit à l'exigence formulée par le Conseil d'État de mentionner avec exactitude l'intégralité de l'intitulé de la directive 2007/46/CE. Ainsi, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020, l'amendement fait référence à l'annexe IX de la « directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules » et pour les véhicules produits après le 31 août 2020, l'amendement fait référence à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du nouveau « règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules », qui est entré en vigueur le 5 juillet 2020. La prise en compte du règlement d'exécution (UE) 2020/683 est devenue inévitable, étant donné que la date d'application proposée du présent projet de loi a été reculée.

Dans le même esprit, le Conseil d'État a demandé de renvoyer directement aux rubriques applicables dans les textes européens. Cependant, comme les numéros des rubriques du certificat de conformité

changent régulièrement, il a été décidé de ne pas donner suite à la demande du Conseil d'État, i.e. de ne pas renvoyer dans le projet de loi à des numéros précis des rubriques applicables, susceptibles d'être régulièrement modifiées.

Le Conseil d'État s'est également interrogé dans son avis du 9 juin 2020 sur les termes « immatriculation » et « première mise en circulation ». Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou dans l'Union européenne. Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne. Il est ainsi primordial que l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, précise que la date de la première mise en circulation fait foi pour déterminer si, soit la valeur NEDC, soit la valeur WLTP, est applicable pour le calcul de la taxe sur les voitures à personnes.

Dans le projet de loi initial, la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers était initialement prévue pour toutes les voitures à personnes dont la date de la première mise en circulation se situe après le 29 février 2020. Au cours de la réunion jointe de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 27 février 2020, deux amendements au projet de loi ont été adoptés afin de reporter cette mise en vigueur au premier jour du mois qui suit celui de la publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans un souci de prendre en considération les effets négatifs causés par la crise sanitaire actuelle, le présent amendement parlementaire propose en outre de réintroduire une date d'application précise, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP sera appliquée pour déterminer la taxe sur les voitures à personnes. Ainsi, la date d'application proposée est le 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Une telle approche permet à la fois de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et d'éliminer toutes sortes d'incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes. S'y ajoute qu'une mise en application à partir du 1^{er} janvier 2021 correspond également à la revendication formulée par la Chambre des Métiers dans son avis du 14 janvier 2020 : « (...) qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée ».

Amendement 2 – Article 2 nouveau

La commission propose de modifier l'article 2 comme suit :

Art. 2. L'article 36, paragraphe *2bis*, de la même loi, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 ~~promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement~~ est modifié comme suit :

« (*2bis*) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée ~~est~~ peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Commentaire de l'amendement 2

Faisant suite à la demande du Conseil d'État, formulée dans son avis du 9 juin 2020, l'amendement parlementaire propose de remplacer les termes « peut être accordé sur demande » par les termes « accordé sur demande » à l'endroit de l'article 2 du projet de loi.

Contrairement aux amendements adoptés le 5 mars 2020, le paragraphe en question de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des

mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement se voit attribuer le numéro (2) et non pas le (2bis). Ainsi, par l'article 6, point 2, de la loi du 21 décembre 2012 portant modification : de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ; de la loi modifiée du 16 octobre 1934 concernant l'impôt sur la fortune ; de la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ; de la loi modifiée du 30 juin 1976 portant 1. création d'un fonds pour l'emploi ; 2. réglementation de l'octroi des indemnités de chômage complet ; de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement ; de la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ; de la loi modifiée du 30 juillet 2002 déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager la mise sur le marché et l'acquisition de terrains à bâtir et d'immeubles d'habitation, l'article 36 (2bis) est renuméroté et devient l'article 36, paragraphe (2).

Amendement 3 – Article 3

La commission propose de supprimer l'article 3 :

« ~~La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.~~ »

Commentaire de l'amendement 3

Comme suite logique de l'amendement 1, qui propose d'insérer la date de l'entrée en vigueur de la loi dans le corps de l'article 1^{er}, l'article 3 devient superfluet et peut dès lors être supprimé.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras)

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

« **Art. 1^{er}.** ~~Le paragraphe 1^{er} de l'article 36~~ L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour toutes les ~~véhicules autoroutiers voitures à personnes~~ immatriculées au Luxembourg avant ~~l'entrée en vigueur de la présente loi le 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE

du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule **autoroutier routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules **autoroutiers routiers**, et où « a » représente, pour toutes les **véhicules autoroutiers voitures à personnes** dont la première mise en circulation est effectuée **après la mise en vigueur de la présente loi à partir du 1^{er} janvier 2021**, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE précitée, **pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020**, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule **autoroutier routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules **autoroutiers routiers**,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Art. 2. L'article 36, paragraphe *2bis*, ~~de la même loi, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement~~ est modifié comme suit :

« (2bis) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est ~~peut être~~ accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Art.3. ~~La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.~~

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7506/06

N° 7506⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(13.10.2020)

Par dépêche du 10 juillet 2020, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 2 juillet 2020.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que du texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras et soulignés, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a fait siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements introduits par les auteurs visent à répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 9 juin 2020.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1*

L'amendement sous examen entend amender l'article 1^{er} de la loi en projet portant modification de l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

Le Conseil d'État avait demandé que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ». L'amendement sous revue leur préfère les termes « voitures à personnes » et « véhicules routiers », ce qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Les références aux textes européens se trouvent également précisées.

L'amendement entend encore préciser les valeurs de référence applicables en fonction des dates d'immatriculation et de première mise en circulation. Aux termes de l'amendement, les valeurs « *New European Driving Cycle* » sont applicables aux voitures à personnes « immatriculées » avant le 1^{er} janvier 2021 tandis que les valeurs « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* »¹ sont applicables aux voitures à personnes dont la « première mise en circulation » est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021. Si le commentaire de l'amendement sous examen clarifie les notions d'« immatricu-

1 Ci-après « WLTP ».

lation » et de « première mise en circulation », et prend soin d'énoncer que la date de première mise en circulation est la date clé à retenir, le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs continuent d'employer le concept d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021. Si le critère clé est celui de la première mise en circulation, le Conseil d'État demande qu'il soit distingué entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date.

Le report pour l'application des valeurs WLTP au 1^{er} janvier 2021 est en ligne avec la réglementation européenne² qui prévoit que l'utilisation de la nouvelle norme WLTP est obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021.

Amendement 2

L'amendement sous examen répond à la demande du Conseil d'État d'écrire « Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande [...] » et lui permet de lever l'opposition formelle y relative.

Amendement 3

L'amendement 3 supprime la disposition relative à la mise en vigueur de la loi en projet au 1^{er} mars 2020. La loi entrera dès lors en vigueur selon les dispositions de droit commun et aura pour effet d'entraîner l'application des valeurs WLTP aux véhicules dont la première mise en circulation aura lieu à partir du 1^{er} janvier 2021. L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 13 octobre 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

² Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010.

01



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. Présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Pol Philippe, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts & Chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Le projet de papier de discussion pour le débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

La Commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020.

Article 1^{er} (ancien article unique)

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État rappelle avoir demandé que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ». L'amendement sous revue leur préfère les termes « voitures à personnes » et « véhicules routiers », ce qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Les références aux textes européens se trouvent également précisées.

Il constate encore que l'amendement parlementaire entend préciser les valeurs de référence applicables en fonction des dates d'immatriculation et de première mise en circulation. Aux termes de l'amendement, les valeurs « *New European Driving Cycle* » sont applicables aux voitures à personnes « immatriculées » avant le 1^{er} janvier 2021 tandis que les valeurs « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* » sont applicables aux voitures à personnes dont la « première mise en circulation » est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021.

Le report de l'application des valeurs WLTP au 1^{er} janvier 2021 est en ligne avec la réglementation européenne qui prévoit que l'utilisation de la nouvelle norme WLTP est obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021. Si le commentaire de l'amendement sous examen clarifie les notions d'« immatriculation » et de « première mise en circulation », et prend soin d'énoncer que la date de première mise en circulation est la date clé à retenir, le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs continuent d'employer le concept d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021. Si le critère clé est celui de la première mise en circulation, le Conseil d'État demande qu'il soit distingué entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date.

La commission parlementaire constate que le Conseil d'État s'interroge dans son avis complémentaire sur l'utilisation des deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation ».

Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

Le fait qu'un véhicule soit immatriculé au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021 implique que sa première mise en circulation a eu lieu en amont de cette date.

Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

De ce qui précède, la distinction entre les deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation » semble primordiale afin de garantir que pour une voiture à personne d'occasion, immatriculée avant le 1^{er} janvier 2021 dans l'Union européenne et qui sera immatriculée au Luxembourg après le 31 décembre 2020, la taxe sur les véhicules routiers soit calculée en fonction du cycle d'essai d'homologation NEDC.

Ainsi, la commission parlementaire décide de ne pas prendre en considération l'observation faite par le Conseil d'État.

Article 2 nouveau

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen répond à sa demande d'écrire « Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande [...] » et lui permet de lever l'opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 nouveau

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement parlementaire supprime la disposition relative à la mise en vigueur de la loi en projet au 1^{er} mars 2020. La loi entrera dès lors en vigueur selon les dispositions de droit commun et aura pour effet d'entraîner l'application des valeurs WLTP aux véhicules dont la première mise en circulation aura lieu à partir du 1^{er} janvier 2021. L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire en prend note.

La commission parlementaire retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

3. Présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal

Monsieur le Ministre procède à une présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint qui est parvenue aux membres de la commission parlementaire par courriel.

Monsieur le Ministre souligne que le développement de notre pays demande une offre de mobilité attractive et performante entre les deux principaux pôles économiques, à savoir la Région Sud ainsi que le Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg.

L'objectif est de rapprocher ces deux pôles par un tram rapide toutes les 7 minutes pendant les heures de pointe avec un temps de trajet de 14 minutes entre la Cloche d'Or et le Quartier de l'Alzette à Esch/Alzette.

Le projet comprend :

- 13 nouvelles stations de tram ;
- 17,5 km de tracé dont 10 km à vitesse potentielle de 100 km/h ;
- 5 nouveaux pôles d'échanges ;
- 1 nouveau passage à gibier ;
- et presque 20 projets routiers connexes (optimisation des autoroutes, adaptations des échangeurs autoroutiers, apaisement de rues dans les localités adjacentes).

Le nouveau corridor multimodal et le tram rapide devraient répondre non seulement à la congestion chronique de l'A4, mais devraient également permettre aux communes de la Région Sud de réorganiser la mobilité entière au sein de leurs territoires communaux.

Monsieur le Ministre se montre confiant de pouvoir déposer un avant-projet de loi de financement pour les projets précités avant la fin de l'année 2022. Sa mise en service est prévue pour 2028. À l'horizon 2035, cette toute nouvelle ligne de tram sera prolongée jusqu'au quartier universitaire de Belval. En attendant, le tracé définitif est en cours de peaufinage.

Monsieur le Ministre remercie également les communes concernées pour leur bonne collaboration dans ce dossier. Il estime que le tram rapide sera un trait d'union entre les points forts de la Région Sud et les atouts de l'agglomération de Luxembourg, comme par exemple la culture, l'enseignement, l'université, la recherche ou encore l'aéroport.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite remercier Monsieur le Ministre pour la présentation et estime qu'il s'agit d'un projet très important. Tout en soulignant qu'il y a aussi beaucoup de problèmes de circulation dans le sud-ouest de Luxembourg-Ville, il aimerait savoir où en sont les différents projets, notamment le modèle Sud de la nouvelle N3, à savoir le contournement de Hesperange-Alzingen. Monsieur le Ministre se dit conscient de la nécessité de

ce projet et informe que ce projet est également en cours d'élaboration. L'étude pour la variante « tunnel » vient d'être finalisée et il est planifié de la présenter à la commune fin novembre 2022. Monsieur le Ministre indique vouloir déposer le projet de loi de financement pour le contournement Hesperange-Alzingen d'ici vers la fin de la législature (mi 2023).

Monsieur le député Marc Spautz (CSV) souhaite également remercier Monsieur le Ministre pour la présentation et souligne également l'importance dudit projet. Il souhaite savoir si le projet reprend en partie le tronçon du projet de nouvelle ligne de train de Monsieur le Ministre Henri Grethen datant de 2002. Il souhaite également savoir combien de terrains sont déjà en possession de l'État. Pour ce qui est de l'arrêt envisagé à Foetz, y a-t-il encore des modifications à réaliser à titre liminaire sur ce bout de tracé ? Il attire l'attention sur toute une série de problèmes au niveau du trafic dans le sud du pays (embouteillages fréquents par exemple sur les tracés suivants : Pontpierre, liaison Micheville, Foetz ou encore le passage de l'A4 vers l'A1, autoroute de Trèves) et souhaite savoir si ledit projet apportera également des solutions à tous ces problèmes. Il aimerait en outre recevoir plus de précisions concernant le projet au niveau de Belval.

Pour ce qui est du tracé planifié par Monsieur Grethen à l'époque, Monsieur le Ministre informe qu'effectivement pour une petite partie du tronçon (à savoir 10 km), il existe des parallèles avec le tracé actuellement prévu. Concernant l'échangeur de Pontpierre sur l'A4, la commission est informée qu'un réaménagement est planifié. À Foetz, il n'y aura pas de pôle d'échange, mais un arrêt important ainsi qu'un Park & Ride y seront également planifiés. La commission est dans ce contexte également informée qu'il est prévu qu'un bus à haut niveau de service transfrontalier reliera la Haute Vallée de l'Alzette à la gare CFL d'Esch et au tram rapide. Le tram rapide devrait desservir le pôle multimodal Monkeler à Foetz d'ici 2028-2029 ; son arrivée au campus de Belval se fera quelques années plus tard. Pour ce qui est du passage de l'A4 sur l'autoroute de Trèves, une solution à court terme est en cours d'élaboration. Pour ce qui est du projet de l'annexe de Micheville, il est planifié que les travaux se termineront fin 2023.

Madame la Députée Cécile Hemmen (LSAP) souhaite recevoir plus de précisions concernant la bande de covoiturage planifiée, en faisant allusion à l'échec de la bande de covoiturage Arlon-Sterpenich, qui n'est que rarement utilisée. Monsieur le Ministre explique que pour la bande de covoiturage Arlon-Sterpenich, le Luxembourg n'a pas été impliqué en amont de l'élaboration dudit projet et qu'il s'agit d'un tracé peu qui ne se prête guère à ce genre de projet. Pour la réussite d'une bande de covoiturage, il doit s'agir d'un projet cohérent.

Monsieur le député Marc Hansen (déi gréng) remercie Monsieur le Ministre pour la présentation et souligne également l'importance dudit projet. L'orateur souhaite recevoir plus de détails concernant le bus à haut niveau de service transfrontalier. Monsieur le Ministre explique que le bus à haut niveau sera intégré dans le système du RGTR et sera relié au tram par 4 pôles d'échange.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

02



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 29 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7490 Projet de loi sur les transports publics
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen

M. Gilles Roth remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, Mme Annick Trmata, M. Pol Philippe, M. Alex Kies, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Spautz

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

À titre liminaire, Monsieur Gilles Roth (CSV) constate que les propositions d'amendements proposées par le groupe politique CSV n'ont pas été expressément mentionnées dans le projet de rapport. L'orateur demande à ce que ces propositions d'amendements soient au moins y mentionnées.

Le Président-Rapporteur rappelle dans ce contexte que la commission parlementaire a fait siennes plusieurs propositions d'amendements introduites par le groupe politique CSV, et que ces amendements figurent par conséquent en tant qu'amendements parlementaires de la commission parlementaire dans le projet de rapport.

Néanmoins, afin de faire droit à la demande du groupe politique CSV, lesdites propositions d'amendements seront mentionnées expressément dans le rapport, en tant qu'amendements proposés par le groupe politique CSV.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) annonce que sa sensibilité politique va voter contre le projet de loi, parce que sa sensibilité politique aurait préféré le système d'une vignette automobile.

Sous réserve d'une mention concernant les propositions d'amendements du groupe politique CSV, le projet de rapport est adopté par les membres présents de la commission, à l'exception de Monsieur Marc Goergen qui vote contre le projet de rapport.

2. 7490 Projet de loi sur les transports publics

Intitulé

Dans son avis du 13 octobre 2020, la Haute Corporation constate que lorsqu'un acte vise à modifier un ou plusieurs autres actes, ceux-ci devraient tous être évoqués de manière précise dans l'intitulé afin de mieux les déceler sur le site internet du Journal officiel, quitte à prévoir dans le dispositif un intitulé de citation.

Les actes destinés à être modifiés sont énoncés à l'intitulé dans l'ordre chronologique de ceux-ci, en commençant par le plus ancien. Les modifications qu'il s'agit d'apporter à des codes sont toutefois indiquées en premier. S'il y en a plusieurs, chaque acte est à faire précéder d'un chiffre arabe, suivi du symbole « ° ». Par conséquent, l'intitulé de la loi en projet est à reformuler de la manière suivante :

« Projet de loi sur les transports publics et modifiant :
1° les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation ;

2° la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers ;
3° la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
4° la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ».

La commission décide de reprendre la proposition de texte du Conseil d'État.

Article 1^{er} – supprimé

L'article 1^{er} définit l'objet de la loi en projet et annonce les matières faisant l'objet des dispositions subséquentes.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État estime que l'article sous examen ne contient aucune disposition à caractère normatif.

Par conséquent, il demande la suppression de l'article sous examen et la renumérotation en conséquence des articles du dispositif en projet.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer l'article en question.

Ancien article 2 (nouvel article 1^{er})

Le contenu de cet article ne diffère pas particulièrement des textes actuels de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Il souligne la compétence du membre du gouvernement en matière de mobilité et de transports publics.

Suite aux critiques émises par la Haute Corporation à l'endroit de l'article 1^{er} de la loi en projet, notamment que « L'article sous examen définit l'objet de la loi en projet sous avis et annonce les matières faisant l'objet des dispositions subséquentes. Il ne contient aucune disposition à caractère normatif. Par conséquent, le Conseil d'État demande aux auteurs la suppression de l'article sous examen et la renumérotation en conséquence des articles du dispositif en projet. », auxquelles la commission a pu se rallier, il est décidé de supprimer l'ancien article 1^{er}.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État note à l'endroit de l'article 2, l'alinéa 1^{er} qu'il serait plus exact de désigner le ministre comme étant l'autorité « compétente » pour les services de transports publics entrant dans le champ d'application de la loi, plutôt que de viser ceux qui s'y trouvent « décrits ». En effet, la loi en projet « décrit » des services de transports publics (communaux) qui ne tombent pourtant pas dans son champ d'application. Le Conseil d'État se demande également si l'« autorité organisatrice » correspond à l'« autorité compétente » au sens de l'article 2, lettre b), du règlement européen et s'il s'agit de la seule autorité compétente.

La seconde phrase de l'alinéa 2, nouvelle par rapport à loi précitée du 29 juin 2004, entend expressément attribuer la qualification de « services publics » aux services de transports publics. Le Conseil d'État estime que l'intention du projet de loi n'est pas claire. Il indique vouloir définir un service public à la fois par opposition à un service « commercial » et pour l'application des règles du Code de la route notamment en ce qui concerne l'utilisation des couloirs réservés aux autobus. Cependant, le Code de la route vise les « transports publics » et non le « service public ». Le Conseil d'État se demande si l'intention des auteurs est de définir dans la loi une notion administrative de « service public » ou s'ils entendent définir ce qui est constitutif d'un « transport public » au sens de la loi en projet. Si les auteurs entendent définir le « service public », la définition qui en est donnée est imprécise : quel est l'intérêt général visé par les termes « afin de satisfaire un intérêt général » et qu'y a-t-il lieu d'entendre par les termes « exploités sous son contrôle » ? L'imprécision de la définition amène le Conseil d'État à s'y opposer formellement pour insécurité juridique.

Par ailleurs, le Conseil d'État se demande encore si les services publics visés comportent tous des obligations de service public au sens du règlement européen.

À l'endroit de l'alinéa 3, le Conseil d'État demande, non pas d'indiquer que les services de transports publics « portent » sur les transports publics par rail et par route, mais que ces services « comportent » les services de transports publics de voyageurs effectués par rail et par route. Le Conseil d'État demande également que soit précisé s'il s'agit des services de transports publics « au sens de la présente loi ».

L'ensemble des modifications proposées par la commission parlementaire à l'endroit du nouvel article 1^{er} (ancien article 2) fait suite aux observations du Conseil d'État.

La notion de service public telle que formulée à l'alinéa 2 a été jugée trop imprécise par le Conseil d'État et la commission propose par conséquent de la supprimer.

Il est également retenu de ne pas fusionner les articles 2 et 3, comme proposé par le Conseil d'État, afin de garder la distinction entre les services de transport par rail et par route.

Pour faciliter et la lecture et la cohérence au sein du présent article, la commission opte pour une inversion des alinéas 3 et 4.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 1^{er}) comme suit :

« Art. 2-1^{er}. Le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « ministre », constitue est l'autorité organisatrice des compétente pour les services de transports publics-tels que décrits dans entrant dans le champ d'application de la présente loi.

Les-II organise les services de transports publics-~~sont~~ destinés à couvrir les besoins de déplacement de personnes tant sur le territoire du Grand-Duché de

Luxembourg ~~ainsi~~ que sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française. ~~Ils sont qualifiés de services publics lorsqu'ils sont organisés par l'État ou une collectivité publique dans le but de satisfaire un intérêt général et exploités sous son contrôle.~~

Les services de transports publics ~~comportent sur~~ les transports publics de voyageurs effectués par rail et par route **au sens de la présente loi, et entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, tel que modifié.**

Sans préjudice des conventions que peut conclure le ministre en application de l'article ~~14~~ **13** avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public sont exclus du champ d'application de la présente loi.. »

Ancien article 3 (nouvel article 2)

L'article énumère les différents types de services de transports publics par rail.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État note qu'une fusion des articles 2 et 3 contribuerait à éviter les redondances.

En outre, l'alinéa 2 vise les trains internationaux qui, aux termes de la disposition, « peuvent » être considérés comme services de transports publics, « selon des conditions à convenir entre le ministre et le ou les transporteurs concernés ». Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales selon lesquelles les contrats à conclure par le ministre doivent s'inscrire dans le strict respect des dispositions européennes, et ce, tant au regard de leurs procédures d'attributions, que de leur contenu, et demande que la disposition sous revue contienne une référence aux dispositions européennes dans le cadre desquelles elle s'inscrit. Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la disposition est entachée d'insécurité juridique en ce que les conditions définies par le ministre ne semblent pas entraîner avec certitude la qualification de services de transports publics du fait de l'emploi du verbe « pouvoir ». Le Conseil d'État demande sous peine d'opposition formelle que les termes « Peuvent également être considérés comme services de transports publics » soient remplacés par les termes « Sont également considérés comme services de transports publics ».

Suite aux remarques du Conseil d'État et afin d'éviter toute insécurité juridique, la commission propose, afin de faire droit à la demande de la Haute Corporation, de remplacer le terme « Peuvent » par « Sont » et d'intégrer également la référence aux dispositions européennes.

La commission propose par conséquent de modifier l'ancien article 3 (nouvel article 2) comme suit :

« **Art. 3-2.** Font partie des services de transports publics par rail :

1° les transports intérieurs assurés au moyen de trains et de tramways, assurant les services réguliers sur les relations confinées au territoire national ;

2° les transports transfrontaliers régionaux assurés au moyen de trains assurant les services réguliers sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2 1^{er} et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

~~Peuvent Sont~~ également ~~être~~ considérés comme services de transports publics les services prestés ~~sur les relations précitées~~ au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre le ministre et ~~le ou~~ les transporteurs **et autorités organisatrices** concernés **sur base du règlement modifié (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, tel que modifié.** »

Ancien article 4 (nouvel article 3)

L'article définit les véhicules employés pour les services de transports publics par route.

Le Conseil d'État propose dans son avis du 13 octobre 2020, à des fins de meilleure lisibilité et cohérence du texte, aux auteurs de remplacer à l'alinéa 1^{er} les termes « Font partie des services de transports publics par route les transports effectués au moyen de » par ceux de « Les services de transports publics sont effectués au moyen de ».

À l'endroit de l'alinéa 1^{er}, le Conseil d'État rappelle que le renvoi à un arrêté grand-ducal dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes qui interdit de se référer dans une norme supérieure à des sources de droit d'un niveau inférieur. Le Conseil d'État exige par conséquent, sous peine d'opposition formelle, que le renvoi à l'arrêté grand-ducal soit remplacé par une définition du véhicule de catégorie M identique à celle qu'en donne l'arrêté en question.

À l'endroit de l'alinéa 2, quant aux conditions à convenir entre le ministre et le ou les transporteurs concernés, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et à ses observations relatives à l'article 3. Il relève de plus que l'emploi du terme « notamment » fait naître une insécurité juridique, voire l'arbitraire, étant donné que ce terme pourrait permettre à l'autorité d'agir à sa guise ; le terme en question est, par conséquent, sous peine d'opposition formelle, à omettre.

La commission parlementaire décide, par les ajouts et suppressions proposés par amendement, de faire droit aux observations formulées par le Conseil d'État.

En effet, la précision apportée à l'alinéa 1^{er} donne une meilleure lisibilité au texte.

La modification à l'endroit de l'alinéa 1^{er} est liée au fait qu'il est interdit de se référer dans une norme supérieure à des sources d'un niveau inférieur.

Considérant que l'alinéa 1^{er} contient des clauses qui permettent de couvrir de manière intégrale les moyens utilisés pour les services de transports publics par route et afin de faire droit à la critique formulée par le Conseil d'État concernant l'emploi du terme « notamment », bien que ce dernier ait été repris des dispositions de la loi actuellement en vigueur, la commission décide de supprimer non seulement le terme « notamment », mais l'alinéa 2 en entier.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 4 (nouvel article 3) comme suit :

~~« Art. 4. 3. Font partie des Les services de transports publics par route les transports sont effectués au moyen d'autobus, d'autocars et de voitures automobiles à personnes pour les cas visés à l'article 4, points 3° et 4° ci-après de véhicules de catégorie M ou d'ensembles de véhicules routiers dont le véhicule moteur est classé comme véhicule de catégorie M tel que défini à l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2-1^{er}.~~

~~**Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics par route, dans les conditions à convenir entre le ministre et le ou les transporteurs concernés.»**~~

Ancien article 5 (nouvel article 4)

L'article sous examen définit les typologies de services de transports publics par route, et instaure plus particulièrement le service « à la demande ».

En ce qui concerne le point 1, lettre c), le Conseil d'État demande dans son avis du 13 octobre 2020 de définir les « services à la demande », et non pas les « services publics à la demande ».

À des fins de cohérence avec les lettres a) à c), rédigées sous forme de définitions, le Conseil d'État demande aux auteurs de libeller le point 1, lettre d), comme suit :

« d) les services spécifiques : services de transports complémentaires aux services visés aux lettres a) à c), effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux lettres a) à c) ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente. »

Au point 2, lettre c), le Conseil d'État demande que la longue périphrase visant les « transports à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui voyagent pour leur agrément » soit remplacée par une formulation visant

les « transports de tourisme d'agrément ». Le reste de la définition « empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités » est à supprimer.

En ce qui concerne la lettre d), le Conseil d'État se demande si les transports visés ne rentrent pas en partie dans la catégorie des transports touristiques d'agrément et de manière générale s'il ne faudrait pas préciser au moins qu'il s'agit de transports effectués à titre ponctuel, et ce, pour les distinguer des services de transports publics réguliers sur le trajet desquels se trouvent par exemple des institutions culturelles. Le Conseil d'État demande dès lors que la disposition de la lettre d) soit précisée sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

La commission parlementaire décide de tenir compte des remarques ainsi que de l'opposition formelle du Conseil d'État en apportant différentes modifications à l'article 4 (ancien article 5).

La commission opte en outre pour la suppression de la lettre d) paragraphe 2 en raison de son imprécision, comme l'a fait remarquer le Conseil d'État.

L'ancien article 5 (nouvel article 4) se lira dès lors comme suit :

« **Art. 5. 4. 1.** Les services de transports publics par route sont définis comme suit :

a) 1° les services réguliers : services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminé, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;

b) 2° les services réguliers spécialisés : services **réguliers visés au point 1°** qui, ~~tout en présentant les caractéristiques générales des services réguliers,~~ sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;

c) 3° les services ~~publics~~ à la demande : services qui sont offerts et exécutés sur un trajet déterminé en fonction de la demande des voyageurs ;

d) 4° ~~Les services sont considérés comme~~ spécifiques : ~~si les services de transports sont~~ complémentaires à chacun des ~~aux~~ services ~~tels que décrits dans le présent article visés aux points 1° à 3°, et s'ils sont~~ effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque ~~ces~~ les services ne sont pas accessibles à une personne ~~atteinte affectée~~ d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente.

2. Les activités de transport suivantes ne sont pas considérées comme services de transports publics :

a) 1° les services de taxi tels que définis à l'article 1 de la loi **modifiée** du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis ;

b) 2° les services ~~assurés par des voitures~~ de location **de voitures** avec chauffeur ;

~~e) 3° les transports de tourisme d'agrément ; à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités ;~~

~~d) les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives ;~~

~~e) 4° les transports pour compte propre tels que définis à l'article 2 du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n°561/2006, tel que modifié. »~~

Ancien article 6 - supprimé

L'article 6 constitue l'unique article du chapitre relatif à l'organisation des transports publics. Son objet consiste à définir les attributions du ministre en matière de transports publics.

Le Conseil d'État relève dans son avis du 13 octobre 2020 qu'il n'est nul besoin d'une disposition législative spécifique pour permettre au ministre de définir et mettre en œuvre la politique dans les ressorts desquels il est responsable. De telles compétences lui reviennent de droit en vertu de l'arrêté grand-ducal du 28 mai 2019 portant constitution des ministères, pris par le Grand-Duc sur le fondement de l'article 76, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Par ailleurs, la Haute Corporation estime que si le projet de loi entend préciser des éléments de procédure, il doit le faire expressément et non de manière incidente.

En outre, le Conseil d'État donne à considérer que si le projet de loi entend indiquer à la lettre e) que le ministre est l'autorité délivrant les autorisations d'exploitation, il y a lieu de l'indiquer clairement au chapitre V consacré à l'exploitation des services publics. La formulation serait par ailleurs à revoir en ce qu'elle ne permet pas de saisir quels sont les exploitants « susceptibles » de fournir les services de transports publics « nécessaires » et se trouve de ce fait entachée d'insécurité juridique et est donc à reformuler sous peine d'opposition formelle.

Dans le respect des observations formulées par le Conseil d'État et en considérant que les compétences qui reviennent de droit au ministre en vertu de l'arrêté grand-ducal du 5 décembre 2018 portant constitution des ministères, pris par le Grand-Duc sur le fondement de l'article 76, alinéa 1^{er}, de la Constitution, la commission décide de supprimer l'article 6. Les articles subséquents seront à renuméroter en conséquence.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 6 :

~~« **Art. 6.**
Le ministre fixe les orientations stratégiques de la mobilité en cohérence avec les objectifs du gouvernement. Il est en charge de la planification stratégique de la mobilité, du développement des réseaux de transports et de leur intermodalité. À la demande de communes ou d'entreprises, il~~

coordonne l'élaboration de plans de mobilité. Il est compétent pour l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics définis à l'article 5, paragraphe 1. Dans ce contexte, il :

1° détermine les réseaux et l'offre des services de transports publics ;

2° définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national et transfrontalier ;

3° étudie et promeut en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics sur les relations transfrontalières prévues à l'article 2 ;

4° procède à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics et traite les demandes et propositions afférentes de la part de tiers; l'exploitation d'un service de transports publics nouveau ainsi que toute modification importante et toute suppression d'un service de transports publics existant qui ont un caractère régulier sont précédés d'une enquête sur les besoins en mobilité et la cohérence avec les réseaux de transports publics, sauf circonstances dûment justifiées à apprécier par le ministre ;

5° confie l'exploitation des services de transports publics nationaux et transfrontaliers à des exploitants qui répondent aux exigences prévues par les articles 11 et 12 et qui sont susceptibles de fournir les services de transports publics nécessaires, et conclut avec eux les contrats de service public requis ;

6° élabore les lignes de conduite pour l'aménagement et l'entretien des arrêts, haltes, gares et pôles d'échanges desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi ;

7° effectue des campagnes de sensibilisation du grand public.»

Ancien article 7 (nouvel article 5)

L'article institue une administration des transports publics, exclusivement compétente en matière des transports publics par route.

Dans son avis du 13 octobre 2020 le Conseil d'État note qu'à l'instar de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la loi du 26 février 2016 abrogeant la loi du 7 août 2002 portant création du Centre Virtuel de la Connaissance sur l'Europe, il est suggéré de préciser que l'administration des transports publics « succède à tous les droits et obligations » de la Communauté des transports.

À l'endroit de l'alinéa 2, le Conseil d'État estime que la formulation selon laquelle l'administration est chargée « d'assurer la mobilité des personnes par des services de transports publics par route » est inexacte en ce que l'administration n'assure pas elle-même la mobilité des personnes, mais exerce un rôle de planification et d'organisation des transports publics. Le Conseil d'État demande dès lors que le libellé de la disposition soit revu en conséquence.

La seconde phrase de l'alinéa 2 qui prévoit que l'administration est chargée de l'organisation, de la gestion, de la planification des horaires du contrôle des transports publics par route et de l'information multimodale des usagers trouverait d'après la Haute Corporation mieux sa place à l'article 8, qui couvre par ailleurs déjà sous la lettre f) l'information multimodale des passagers.

La commission parlementaire décide d'insérer un nouvel alinéa 2, l'actuel alinéa 2 devenant ainsi le nouvel alinéa 3, libellé comme suit :

« L'administration succède à tous les droits et obligations de la Communauté des Transports. »

L'ajout de ce nouvel alinéa 2 fait suite aux observations du Conseil d'État.

La modification du dernier alinéa proposée par la commission tient compte de la demande du Conseil d'État. Il est proposé d'insérer en sus la notion d'une planification opérationnelle et d'organisation de services de transports publics pour la distinguer de la planification stratégique qui est effectuée au sein du département ministériel. Il a également été procédé à la suppression de la partie liée à l'information multimodale, car reprise à l'article 8 (nouvel article 6).

La commission propose par conséquent de modifier l'ancien article 7 (nouvel article 5) comme suit :

« **Art. 7. 5.** Il est créé une administration des transports publics, appelée ci-après « administration », qui est placée sous l'autorité du ministre.

L'administration succède à tous les droits et obligations à la Communauté des Transports.

L'administration est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements et aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des usagers, d'assurer **la planification opérationnelle et l'organisation la mobilité des personnes par** des services de transports publics par route. ~~À cet effet elle est chargée de l'organisation, de la gestion et de la planification des horaires ainsi que du contrôle des transports publics par route tels que définis à l'article 4 et l'article 5, paragraphe 1 ainsi que de l'information multimodale des usagers des moyens de transports publics.~~ »

Ancien article 8 (nouvel article 6)

L'article énumère les différentes missions de la nouvelle administration des transports publics.

À titre liminaire, le Conseil d'État constate dans son avis du 13 octobre 2020 que l'article sous examen est silencieux quant au rôle que joue la nouvelle administration en matière d'appels d'offres et d'attribution des marchés publics.

Les missions décrites à la lettre a) sont inhérentes à toute administration qui se doit d'assister et de conseiller le ministre du ressort auquel elle appartient, de sorte que la disposition de la lettre a) est, aux yeux du Conseil d'État, superfétatoire et, partant, à supprimer. À titre subsidiaire, le Conseil d'État s'interroge sur la forme de « soutien » qu'est censée fournir une administration à son ministre.

À la lettre c), le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, à ce qu'il soit écrit que l'administration « participe » à l'élaboration de la réglementation et qu'elle en assure l'« application ».

En outre, la Haute Corporation estime que la formulation de la lettre d) est à revoir en ce qu'une administration, dénuée de toute personnalité juridique, ne peut « représenter » son ministre.

Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé actuel de la lettre l) selon lequel l'administration « assure toutes tâches et compétences lui conférées par ailleurs par le ministre ». La décision du ministre, qui a nécessairement une portée générale, se heurte en effet à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle selon laquelle « [...] dans la mesure où une loi prévoit son exécution par voie de règlement ministériel, elle est contraire à l'article 36 de la Constitution ».

La commission parlementaire fait alors siennes les remarques formulées par le Conseil d'État en procédant aux modifications demandées. En outre, la commission décide de supprimer le libellé de la lettre l) du projet de loi, afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

L'ancien article 8 (nouvel article 6) se lira dès lors comme suit :

« **Art. ~~8~~. 6.** L'administration :

~~a) soutient, assiste et conseille le ministre dans le cadre de la réalisation de la politique des services de transports publics par route ;~~

b)-1° optimise et gère en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics par route sur les relations transfrontalières ;

c)-2° élabore participe à l'élaboration de la réglementation luxembourgeoise dans son domaine de compétence et en assure l'exécution l'application ;

~~d) représente le ministre dans des commissions, organismes ou associations nationales, transfrontalières et internationales en relation avec les transports publics par route nationaux et transfrontaliers ;~~

e)-3° assure la coordination entre les différents opérateurs de transports publics nationaux et transfrontaliers ;

f)-4° assure, auprès du public ainsi que des acteurs publics et privés l'information et le conseil en matière de l'offre de mobilité, ainsi que l'information multimodale et intégrée sur les modes de transports publics et de mobilité active, à l'aide des moyens de communication et des technologies appropriés ;

g)-5° gère les réclamations qui sont portées à sa connaissance ;

h)-6° élabore les propositions en matière tarifaire et exécute les décisions y afférentes du ministre ;

i) ~~7°~~ effectue pour le ministre des missions de collecte des données des transports publics par route et d'autres données nécessaires à l'accomplissement de sa mission ;

j) ~~8°~~ assure la gestion organisationnelle, administrative, technique, financière et comptable ainsi que le contrôle des services de transports publics réguliers, réguliers spécialisés et des services à la demande tels que définis à l'article 54, ~~paragraphe 1~~ et assurés par les exploitants suivant un contrat de services publics ;

k) ~~9°~~ effectue les tâches administratives et procédurales résultant des dispositions **communautaires de l'Union européenne** en matière de transports de voyageurs par route

~~l) assure toutes tâches et compétences lui conférées par ailleurs par le ministre.~~

10° est chargée de l'organisation, de la gestion et de la planification des horaires ainsi que du contrôle des transports publics par route tels que définis à l'article 3 et à l'article 4, paragraphe 1^{er} ainsi que de l'information multimodale des usagers des moyens de transports publics. »

Ancien article 9 (nouvel article 7)

L'article relatif à la direction de l'administration n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis du 13 octobre 2020.

La commission en prend note.

Ancien article 10 (nouvel article 8)

L'article concerne le cadre du personnel de l'administration.

Dans son avis du 13 octobre 2020 la Haute Corporation estime qu'au point 2, alinéa 2, il y a lieu de viser les « conditions de diplôme » et non pas les « conditions d'étude » à remplir par le personnel des fonctions dirigeantes.

La commission décide de reprendre la proposition de texte du Conseil d'État et d'insérer un nouveau numéro d'article pour les deux alinéas ayant trait à la direction de l'administration.

Nouvel article 9

La commission décide d'ajouter un nouvel article 9

« **Art. 9. (2)** Le directeur et les directeurs adjoints sont nommés par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil.

Le directeur doit remplir les conditions d'études de diplôme pour l'accès aux fonctions du sous-groupe administratif du groupe de traitement A1. »

Afin de donner plus de clarté et de structure aux dispositions relevant du personnel de l'administration, la commission propose de diviser les dispositions de l'ancien article 10 en deux articles (nouvel article 8 et nouvel article 9).

Par ailleurs, avec la suppression du terme « d'études » et son remplacement par celui « de diplôme », il est fait droit aux observations du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020 à l'endroit de l'ancien article 10.

Ancien article 11 (nouvel article 10)

L'article fixe les conditions d'accès des opérateurs à l'exploitation de service public par rail à conclure avec l'autorité organisatrice, qui restent inchangées par rapport à 2004, les renvois aux normes ayant cependant été adaptés.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 12 (nouvel article 11)

L'article a trait aux conditions d'accès à l'exploitation de services de transports publics par route, qui ne changent pas par rapport aux précédentes ; le contenu de cet article est surtout adapté aux réglementations et législations actuelles.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État estime que les dispositions du point 1, alinéas 2 et 3, prévoyant la nécessité d'une licence communautaire pour les transports internationaux, qu'ils soient effectués par une entreprise établie au Luxembourg ou dans un État de l'Espace économique européen, sont superfétatoires, une telle exigence résultant de l'applicabilité directe du règlement (CE) n°1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n°561/2006, tel que modifié.

Concernant le point 2, le Conseil d'État estime que cette disposition se recoupe avec l'article 7 de la loi précitée du 30 juillet 2002 sans y être identique. La loi en projet vise une contravention grave ou répétée, alors que l'article 7 de la loi précitée du 30 juillet 2002 prévoit une condamnation grave. Il y a lieu de s'interroger sur l'utilité d'une telle disposition dans la loi en projet.

En se faisant siennes les réflexions du Conseil d'État concernant l'établissement de transporteur, l'honorabilité professionnelle de l'exploitant et la détention d'une licence communautaire, superfétatoire au vu du règlement (CE) n°1073/2009, la commission parlementaire décide de supprimer les dispositions en question. Il appartiendra au ministre ayant dans ses attributions les Classes moyennes de modifier, le cas échéant, l'article 7 de la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 12 (nouvel article 11) comme suit :

« **Art. ~~12.~~ 11. ~~(1)~~** L'exploitation des services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, établies dans un État membre de l'Espace Economique Européen conformément au règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter

pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, tel que modifié.

~~Le transporteur établi au Luxembourg doit être titulaire d'une autorisation d'établissement, établie conformément à la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998, ainsi que d'une licence communautaire prévue par le règlement (CE) n°1073/2009 précité, au cas où il exploite un ou plusieurs services transfrontaliers.~~

~~Le transporteur établi dans un autre État membre doit être titulaire d'une licence communautaire ainsi que, le cas échéant, d'une autorisation de cabotage, prévues par le règlement (CE) n°1073/2009 précité.~~

~~(2). Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 1 de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle. »~~

Ancien article 13 - supprimé

L'article sous examen constitue avec l'article 14 les dispositions du chapitre intitulé « Financement des transports publics ».

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État invoque l'article 99 de la Constitution qui se lit comme suit : « Aucune charge grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale » et demande, sous peine d'opposition formelle, de préciser le montant maximal de l'engagement financier de l'État.

La commission parlementaire tient à relever à cet égard que le montant de l'engagement financier est annuellement repris dans la loi budgétaire. Une disposition sur la contribution de l'État dans les transports publics dans le présent projet de loi serait donc superfétatoire. Il n'y a pas lieu de mentionner non plus les contrats de services publics qui tombent sous l'application directe du règlement (CE) 1370/2009.

Suite à la suppression de l'ancien article 13, les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

La commission décide par conséquent de supprimer l'ancien article 13 :

~~« Art. 13.~~

~~L'Etat contribue au financement des services de transports publics. À cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées aux articles 11 et 12 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'État, sont rémunérées sur base de contrats de services publics conclus entre le ministre et lesdites entreprises. »~~

Ancien article 14 (nouvel article 13)

La disposition sous examen, reprise de la loi précitée du 29 juin 2004, autorise le ministre à conclure avec les communes ou syndicats de communes des conventions réglant les modalités d'exécution, d'organisation et de financement des prestations de transport.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État se demande si cette disposition ne trouverait pas mieux sa place au chapitre consacré aux interventions des communes.

La commission décide de se rallier à la remarque de la Haute Corporation et de déplacer l'ancien article 14 vers le chapitre sur « Les interventions des communes », qui deviendra le nouvel article 13.

Ancien article 15 (supprimé)

L'article constitue l'unique article du chapitre consacré aux contrats de services publics.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate qu'à l'exception de l'indication selon laquelle les services publics de transports par route sont désignés sous l'appellation de « Réseau général des transports routiers », l'alinéa 1^{er} est redondant avec les dispositions de l'article 12. Le Conseil d'État demande donc sa suppression au vu de son caractère superfétatoire, la disposition relative à l'appellation du réseau étant à faire figurer à l'article 12.

Par un amendement afférent, la commission parlementaire fait siennes les observations du Conseil d'État et décide de supprimer cet article dans son intégralité. Considérant que la référence au règlement (CE) 1370/2007 est ajoutée par amendement au nouvel article 1^{er}, qui prévoit les règles liées aux contrats de services publics, l'article n'a plus d'utilité.

La commission décide par conséquent de supprimer l'ancien article 15 :

~~« Art. 15.~~

~~L'exploitation des services de transports publics par route est confiée à un ou plusieurs exploitants conformément à l'article 12. Ces services prennent la dénomination de « Réseau Général des Transports Routiers (RGTR) ». L'exploitant de services de transports publics doit répondre aux exigences nécessaires pour l'exercice des activités de transport de voyageurs telles que définies à l'article 12 précité.~~

~~Les conditions générales d'exploitation de ces services de transports publics sont fixées dans un contrat de services publics que le ministre conclut avec l'exploitant. Ce contrat règle les droits pour la fourniture et l'exploitation des prestations de transports en contrepartie de l'exécution d'obligations de services publics et comprend :~~

- ~~— les modalités opérationnelles et consignes d'exploitation ;~~
- ~~— les exigences relatives au matériel roulant ;~~
- ~~— les exigences relatives au personnel de conduite ;~~
- ~~— les critères de qualité et de performance requis ;~~

- ~~les modalités de contrôle par le ministre ;~~
- ~~les modalités de la rémunération qui sert de compensation ;~~
- ~~les amendes conventionnelles ;~~
- ~~les modalités de résiliation du contrat. »~~

Ancien article 16 (nouvel article 12)

L'article définit les missions du délégué communal aux transports publics, institué par la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Il n'appelle ni d'observation du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020, ni d'observation de la commission.

Ancien article 17 (nouvel article 14)

L'article reprend les dispositions de la loi actuellement en vigueur et prévoit notamment que l'aménagement et l'entretien des arrêts et terminus de ligne mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, sont à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'État peut y pourvoir aux frais de celle-ci.

Le Conseil d'État recommande dans son avis du 13 octobre 2020 aux auteurs de prévoir une procédure spéciale selon laquelle l'État va se substituer aux communes défailtantes.

La commission parlementaire décide de ne pas prévoir dans le cadre du présent projet de loi une procédure spéciale, alors que ces cas sont de nature plutôt théorique. En pratique, des solutions politiques seront cherchées le cas échéant.

L'alinéa 2 est repris intégralement de la loi actuelle sur les transports publics. Or, le Conseil d'État rappelle que l'octroi d'aides financières doit respecter les exigences de l'article 99 de la Constitution érigeant les finances publiques en matière réservée à la loi et s'oppose par conséquent à l'alinéa 2 dans sa teneur actuelle. La commission parlementaire entend lever cette opposition en supprimant l'alinéa remis en question.

Finalement il est fait droit à la proposition du Conseil d'État de regrouper les articles 17 et 18 en introduisant un chapitre dédié, intitulé « Aménagement de gares et d'arrêts ». Ce regroupement avait d'ailleurs déjà été indiqué dans le commentaire des articles déposé avec l'avant-projet de loi, mais avait été omis dans le texte du projet de loi. En conséquence, la numérotation des chapitres suivants devra être adaptée.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 17 (nouvel article 14) comme suit :

« Art. ~~17.~~ 14. L'aménagement et l'entretien des arrêts et terminus de ligne mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, sont à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'État peut y pourvoir aux frais de celle-ci.

~~Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'État au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux lignes de conduite déterminées par le ministre.»~~

Ancien article 18 (nouvel article 15)

Ces dispositions ne changent pas fondamentalement par rapport à celles de 2004 et correspondent à l'article 20, paragraphes 4 et 5 de la loi actuelle.

Dans son avis du 13 octobre 2020, la Haute Corporation constate que le paragraphe 1^{er} de l'article sous examen déroge à l'article 17, alinéa 1^{er}, en projet en imposant à l'État d'assumer les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings relais P+R et des établissements de l'enseignement post-primaire.

D'après le paragraphe 2, les obligations mentionnées au paragraphe 1^{er} sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties, ces conventions devant être notifiées au ministre en vue de produire ses effets. Or, ces conventions étant signées par le ministre, il n'est pas requis de les lui notifier. Par ailleurs, pour le Conseil d'État, l'opération envisagée par les auteurs n'est concevable que dans le cadre et dans le strict respect de la législation sur les marchés publics, et éventuellement, si les conditions sont réunies, dans le cadre d'un contrat de concession. L'alinéa sous revue est à supprimer, car superfétatoire. L'administration peut en effet, à tout moment, prendre recours aux instruments des marchés publics ou du contrat de concession.

La commission décide de suivre le Conseil d'État en supprimant l'alinéa en cause : « 2. Les obligations mentionnées au paragraphe 1 sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées au ministre. »

Ancien article 19 (nouvel article 16)

L'article relatif au comité des usagers de transports publics reprend la disposition correspondante de la loi du 29 juin 2004 et n'appelle pas d'observation quant au fond ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020, ni de la part de la commission.

Ancien article 20 - supprimé

L'article renvoie à un règlement grand-ducal pour la détermination des tarifs, les mesures de contrôle, les conditions d'assurance et les mesures de sécurité de l'exploitation des transports publics. Il prévoit en son alinéa 2 l'intervention d'agents spécialement agréés par le ministre pour le contrôle d'application de la loi.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 13 octobre 2020 que si le point 1 ne donne pas lieu à observation en ce qui concerne le renvoi à un règlement grand-ducal pour la détermination des tarifs, les dispositions renvoyant à un

règlement grand-ducal pour les mesures de contrôle et de sécurité, quant à elles, soulèvent davantage de questions. Quelle est l'étendue des mesures de contrôle ? S'agit-il de viser, par exemple, des contrôles d'identité de voyageurs qui ne seraient pas titulaires d'un titre de transport ? Dans un tel cas, il est exclu que de tels contrôles puissent être prévus par voie de règlement grand-ducal. De plus, comment de telles dispositions sont-elles censées s'articuler avec la loi modifiée du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics ? Si le champ d'application est identique, il est alors superfétatoire de renvoyer à un règlement grand-ducal. Si les mesures de contrôle et de sécurité visent le respect par les exploitants de leurs obligations légales et contractuelles, il y a lieu de le prévoir expressément par un renvoi aux dispositions leur imposant ces obligations. Il y a également lieu de prévoir, dans la loi, la nature et l'étendue du contrôle.

Des observations similaires s'imposent à l'égard du point 2 : les agents spécialement agréés sont-ils les mêmes que ceux visés à l'article 4 de la loi précitée du 19 juin 2009, sous quelle autorité sont-ils placés, que sont-ils censés contrôler ?

Au vu de l'insécurité juridique découlant de l'incohérence de la loi en projet avec les dispositions de la loi précitée du 19 juin 2009, le Conseil d'État s'oppose formellement à l'article sous examen dans sa teneur actuelle.

La commission relève que les dispositions du présent article existent déjà dans la loi actuelle sur les transports publics.

Les mesures et dispositions de contrôle relatives à l'ordre et la sécurité dans les transports publics, y compris les procédures, les compétences des agents, font partie de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics, comme le Conseil d'État l'a constaté à juste titre.

Or, afin d'éviter toute insécurité juridique telle que relevée par le Conseil d'État, et afin d'écartier toute confusion avec les dispositions légales et réglementaires en matière d'ordre et de sécurité dans les transports publics, la commission décide de supprimer l'intégralité du présent article et d'adapter le cas échéant la loi précitée du 19 juin 2009.

« ~~Art. 20.~~

~~1. Un règlement grand-ducal détermine :~~

~~a) les prix et les conditions du transport ainsi que les modalités d'établissement et d'utilisation des titres de transport ;~~

~~b) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi ;~~

~~c) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles ;~~

~~d) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation des services de transports publics.~~

~~2. Des agents spécialement agréés à cet effet par le ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 21 à 24.~~

~~Avant d'entrer en fonctions les agents prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. ».~~

~~Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part du ministre et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux articles 11 et 12.~~

~~S'il est constaté que des obligations contractuelles telles qu'énoncées à l'article 15 n'ont pas été respectées par un opérateur, le ministre prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de services publics qu'il a conclu avec cet opérateur. »~~

Ancien article 21 - supprimé

Les dispositions restent inchangées par rapport à celles de 2004, mais il convient d'élargir la fourchette des amendes et de fixer un seuil à 1 000 euros afin de constituer un poids répressif un peu plus important, surtout en matière de sécurité de l'exploitation des services de transports publics, qui pourrait être compromise dans le contexte de la gratuité des transports publics.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État rappelle que l'article 14 de la Constitution s'oppose à ce que le législateur habilite le pouvoir réglementaire à fixer les éléments constitutifs d'une infraction. Un règlement ne peut valablement ériger des faits ou des comportements à l'encontre de ses prescriptions en infraction que si la loi sur laquelle il se fonde contient des ordres ou des interdictions suffisamment clairs pour ce faire.

L'article sous examen ne répondant pas à ces exigences, le Conseil d'État s'y oppose formellement sur le fondement de l'article 14 de la Constitution.

La commission prend note que le Conseil d'État s'oppose à ce que le législateur habilite le pouvoir réglementaire à fixer les éléments constitutifs d'une infraction, puisqu'une telle démarche irait à l'encontre de l'article 14 de la Constitution. Or, étant donné que ceci n'était nullement l'intention du projet de loi, la commission parlementaire décide de supprimer l'intégralité du présent article pour permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle.

La commission décide en outre d'adapter, le cas échéant, la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.

« Art. 21.

~~Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 20 sont punies d'une amende de 25 à 1.000 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 23 ; cette amende a le caractère d'une peine de police. En cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement, le maximum de l'amende est prononcé.~~

~~La confiscation spéciale prévue par l'article 31 du Code pénal est facultative. »~~

Ancien article 22 - supprimé

Cette disposition reste inchangée par rapport à l'article 24 de la loi de 2004.

Dans son avis du 13 octobre 2020, au point 1^{er}, le Conseil d'État présume que les auteurs entendent viser seulement les officiers et agents de la Police grand-ducale. Or, il n'est pas nécessaire de conférer à ceux-ci le pouvoir de police judiciaire dans le cadre de la loi en projet, étant donné que cette qualité leur est conférée de manière générale de par les articles 10 et 13 du Code de procédure pénale tout comme de par l'article 18 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Le point 2 est redondant avec les dispositions de l'article 9 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers dans sa teneur résultant de la loi précitée du 19 juin 2009. Il est partant à supprimer d'après le Conseil d'État.

Au vu des dispositions de l'article 9 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers dans sa teneur résultant de la loi du 19 juin 2009, tel que relevé par le Conseil d'État, la commission parlementaire décide de faire droit à la demande de la Haute Corporation et de supprimer le point 2.

Au vu des remarques et observations du Conseil d'État à l'égard du point 1, la commission décide de supprimer également celui-ci. Ainsi l'ancien article 22 sera supprimé pour être superfétatoire.

« Art. 22.

~~1. Les infractions à la présente loi sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire et par les agents des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal.~~

~~2. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros ; cette amende a le caractère d'une peine de police. »~~

Ancien article 23 - supprimé

Cette disposition est inchangée par rapport à l'article 25 de la loi de 2004.

Dans son avis du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'article sous examen recopie l'article 10 de la loi précitée du 19 juin 2009 et l'applique à la violation des articles 21 et 22 de la loi en projet. L'article sous revue est examiné sous réserve des observations faites aux endroits de ces deux articles.

Le Conseil d'État rappelle que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune de ces qualités, d'autre part. L'emploi des termes « membres de la Police grand-ducale » dans un texte ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les

mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la Police. Lorsqu'il s'agit de viser un membre de la Police ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire, il s'impose d'employer la formule « membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ».

Au vu du fait que les articles auxquels le présent article se réfère ont été supprimés, les dispositions du présent article deviennent superflètes. La commission décide par conséquent de supprimer également cet article.

~~« Art. 23.~~

~~En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 21 et 22, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les agents de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.~~

~~L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse, le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.~~

~~L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire :~~

- ~~a) si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire ;~~
- ~~b) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;~~
- ~~c) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes ;~~
- ~~d) si le contrevenant a été mineur au moment des faits.~~

~~En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.~~

~~Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.~~

~~Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 21 et 22.~~

~~Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter~~

~~toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice. »~~

Ancien article 24 - supprimé

Cette disposition reste inchangée par rapport à l'article 26 de la loi de 2004.

L'article en question n'a pas soulevé d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020.

Considérant que les articles auxquels le présent article se réfère ont été supprimés, les dispositions du présent article deviennent superflues. La commission décide par conséquent de supprimer également cet article.

« Art. 24.

~~Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux membres de la police grand-ducale ou aux agents de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application ; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 21 et 22.~~

~~Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'État. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »~~

Ancien article 25 (nouvel article 17 à 21)

Cet article, qui a trait à l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers, n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020, ni de la part de la commission quant au fond.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que dans l'hypothèse où un acte contient à la fois des dispositions autonomes et des modifications, il y a lieu de faire figurer tout acte destiné à être modifié sous un article distinct et de spécifier ensuite chaque modification qui s'y rapporte en la numérotant : 1°, 2°, 3°,...

Les dispositions modificatives et les dispositions abrogatoires sont à reprendre sous des articles distincts, les dispositions modificatives précédant les dispositions abrogatoires. Par conséquent, le point 1 est à ériger en article 29.

La commission décide d'y faire droit.

Ancien article 28 (nouvel article 22)

L'article prévoit que tout le personnel actuellement engagé sous le statut du salarié conformément au Code du travail par la Communauté des Transports est repris par l'État sous le régime de l'employé de l'État et affecté à l'administration des transports publics ou au Ministère de la Mobilité et des travaux publics, département de la mobilité et des transports. Les décisions de classement et l'ancienneté acquises auprès de la Communauté des Transports sont reprises par l'État.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 octobre 2020, ni de la part de la commission.

Nouvel article 23

Le Conseil d'État, dans son avis du 13 octobre 2020, demande d'ajouter un article 31 nouveau, libellé comme suit :

« **Art. 31.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « loi du ... sur les transports publics. »

La commission décide d'y faire droit.

Nouvel article 24

La commission propose d'insérer un nouvel article ayant la teneur suivante :

« **La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.** »

La commission propose de prévoir l'entrée en vigueur de la loi le premier jour du mois qui suit sa publication pour des raisons pratiques. En effet, en procédant de la sorte, ceci permettra de faciliter le calcul des rémunérations du personnel transféré à l'Administration des transports publics.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si le projet de loi aura également des implications sur le TICE (Syndicat pour le transport intercommunal de personnes dans le canton d'Esch-sur-Alzette, qui regroupe 9 communes du « bassin minier » dans le sud-ouest du pays). Monsieur le Ministre explique que le projet de loi n'enfreindra en aucun cas l'autonomie communale. En d'autres termes, le projet de loi n'aura aucune incidence sur les transports intercommunal et communal organisés par les communes respectives et pas non plus sur l'attribution directe de marchés publics.

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7506/07

N° 7506⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(29.10.2020)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 18 décembre 2019 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre des Métiers a rendu son avis en date du 14 janvier 2020.

La Commission de la Mobilité et des Transports publics a, lors de sa réunion du 13 février 2020, désigné Monsieur Carlo Back Rapporteur du projet de loi. Elle a examiné au cours de cette même réunion le projet de loi ensemble avec la Commission des Finances et du Budget et a décidé de soumettre une première série d'amendements au Conseil d'État dans sa réunion du 27 février 2020 (par lettre du 2 mars 2020), ainsi qu'une deuxième série d'amendements à la Haute Corporation dans sa réunion du 5 mars 2020 (par lettre du 12 mars 2020).

Parmi les amendements adoptés figurent deux des trois amendements introduits par le groupe parlementaire CSV lors de la réunion du 27 février 2020.

Le Conseil d'État a rendu son premier avis en date du 9 juin 2020.

La commission a procédé à l'examen de l'avis du Conseil d'État dans sa réunion du 2 juillet 2020 pour faire parvenir une troisième série d'amendements à la Haute Corporation en date du 13 juillet 2020.

Le Conseil d'État a rendu un avis complémentaire en date du 13 octobre 2020.

La Commission a procédé à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État dans sa réunion du 22 octobre 2020, pour adopter le présent rapport lors de sa réunion du 29 octobre 2020.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet une adaptation de la législation nationale suite à des changements dans la législation européenne, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, apportées par le Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017. Il s'agit de mettre en œuvre la transition du cycle d'essai « *New European Driving Cycle* » (NEDC) vers le cycle d'essai « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP) et d'adapter en conséquence les valeurs de base servant au calcul de la taxe sur les véhicules routiers.

Jusqu'ici, les émissions de CO₂ étaient mesurées pour chaque type de véhicule selon la procédure d'essai internationale NEDC. Cependant, sur base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essais et des résultats d'essais, il apparaissait que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ obtenues par la procédure NEDC ne furent plus adéquates. Dans ce contexte, l'Union européenne a décidé en 2017 de mettre en œuvre la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers dans la législation communautaire, le WLTP. Ce cycle a été élaboré au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) et fournit des informations plus réalistes concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ et des autres polluants réglementés. Cette nouvelle procédure WLTP est applicable depuis le 1^{er} septembre 2017 pour toute nouvelle réception par type de véhicule tombant dans le champ d'application de la directive 2007/46/CE.

Au Luxembourg, la taxe sur les véhicules routiers est calculée en fonction du type de motorisation et des émissions de CO₂. Le présent projet de loi vise donc à remplacer l'ancienne référence à la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit NEDC à la nouvelle référence WLTP telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CEE. Actuellement, comme le cycle NEDC n'est plus applicable depuis le 1^{er} septembre 2017 pour la réception des nouveaux types de véhicules, les constructeurs doivent obligatoirement indiquer pendant une phase transitoire, allant jusqu'au 31 décembre 2020, à la fois les valeurs NEDC et les valeurs WLTP sur les certificats de conformité.

Sur base du présent projet de loi, les nouvelles valeurs WLTP serviront de base pour calculer la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 dont la 1^{re} mise en circulation est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021. Les nouvelles valeurs ne seront par contre pas appliquées de manière rétroactive lors du calcul de la taxe pour les voitures précitées déjà immatriculées au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021.

La valeur moyenne des émissions CO₂, déterminée en fonction de l'ancien cycle NEDC, pour les voitures à personnes immatriculées fin de l'année 2018 et équipées d'un moteur diesel était au Luxembourg d'environ 138,1 g/km. Pour les voitures à personnes équipées d'un moteur non-diesel (à l'exception des voitures 100% électriques) cette moyenne était d'environ 151,55 g/km. Or, la différence croissante entre les valeurs de consommation théoriques et les valeurs réelles a causé un surplus significatif de coûts cachés en termes de consommation de carburant pour les clients. Pour les modèles de voitures à personnes les plus couramment immatriculés au Luxembourg, un surplus théorique pour le poste carburant de 100€ à 215€ par rapport à la consommation affichée en NEDC a été estimé.

Désormais, le cycle de test selon la procédure WLTP sera plus proche de la réalité et évitera donc aux clients les coûts cachés susmentionnés lié à une surconsommation importante. Par-là, les émissions déterminées en fonction du nouveau cycle d'essai WLTP et conformément à la base de données des véhicules immatriculés au Luxembourg, seront en moyenne de 20,40% plus élevées que pour l'ancien cycle NEDC.

Enfin, le projet de loi amendé propose d'augmenter le montant de la taxe qui peut être remboursé aux familles nombreuses d'au moins cinq personnes. Jamais adapté depuis son introduction en 2008, ledit montant augmentera de 80 euros actuellement à 125 euros.

*

II. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avis du 9 juin 2020

Dans son avis du 9 juin 2020, le Conseil d'État a avisé non seulement le texte déposé, mais également les trois amendements parlementaires lui soumis par les dépêches du 28 février et du 11 mars 2020. Il y a formulé une opposition formelle par rapport au libellé de l'amendement visant à augmenter la limite de remboursement de la taxe pour familles nombreuses tout en proposant un libellé alternatif.

Par ailleurs, le Conseil d'État demande, par souci de clarté, de renvoyer avec précision aux rubriques applicables de l'annexe de la directive européenne concernée – c'est-à-dire aux rubriques 49.1 et 49.4 de l'annexe IX de la directive 2007/46/ CE), plutôt qu'aux valeurs déterminées lors des cycles d'essai « *New European Driving Cycle* » et « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* ». Enfin, outre plusieurs remarques d'ordre légistique, la Haute Corporation demande que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ».

Avis complémentaire du 13 octobre 2020

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a plus émis d'opposition formelle par rapport au projet de loi, respectivement par rapport aux trois amendements supplémentaires, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics lors de sa réunion du 2 juillet 2020. Il se limite à soulever une question relative au choix des auteurs à continuer d'employer le concept d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021. Selon la Haute Corporation, il faudrait distinguer entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date, si le critère clé est celui de la première mise en circulation.

*

III. AUTRES AVIS

Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 14 janvier 2020, la Chambre des Métiers note que l'artisanat et le secteur de l'automobile se rallient d'une manière générale aux initiatives visant à réduire l'impact de la mobilité individuelle sur l'environnement. Elle estime cependant que l'entrée en vigueur de la nouvelle taxation pour les voitures immatriculées dès le 1^{er} mars 2020, date prévue dans le texte déposé, pourrait porter préjudice au secteur automobile, vu l'interférence avec le festival de l'automobile en janvier et février 2020. Aussi les consommateurs qui signeraient un contrat lors du festival, ne pourraient pas tous faire immatriculer leur nouvelle voiture avant la date butoir en raison des délais de livraison, de sorte que certains des consommateurs seraient injustement « pénalisés » par une taxe nettement plus élevée.

La Chambre des Métiers propose d'éviter ces désagréments, soit en remplaçant la date d'immatriculation par la date du contrat d'achat, soit en repoussant la date du changement de régime de taxation. Elle est d'avis qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} (ancien article unique)

Le présent article vise à adapter la référence à la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP) telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CEE.

Afin d'éviter toute équivoque, la commission parlementaire tient à préciser par voie d'amendement parlementaire que les dispositions du présent projet de loi seront uniquement applicables après l'entrée en vigueur de la loi, étant donné que la loi ne pourra être ni votée ni publiée avant le 1^{er} mars 2020.

De surcroît, dans l'objectif d'apporter une clarification en ce qui concerne la mise en application des valeurs WLTP, il est proposé d'adapter le projet de loi en réitérant que les nouvelles dispositions s'appliquent uniquement aux voitures dont la première mise en circulation a été effectuée après l'entrée en vigueur de la loi.

En vertu de l'annexe I point II.5 (B) de la directive européenne 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, chaque État membre est obligé de saisir la date de la première mise en circulation d'un véhicule neuf. En outre, cette même directive impose que l'État membre renseigne également la date d'immatriculation d'un véhicule immatriculé sur son territoire, une date qui est identique à la date de la première mise en circulation pour un véhicule neuf. Toutefois, pour un véhicule d'occasion ou pour un véhicule qui a été mis hors circulation et immatriculé de nouveau par le même propriétaire après un laps de temps, la date de la première mise en circulation diffère de la date d'immatriculation ultérieure. Quoique la date de la première mise en circulation représente une date qui reste inchangée une fois le véhicule immatriculé en Europe, la date d'immatriculation change lors de chaque nouvelle immatriculation de ce véhicule dans un État membre de l'Union européenne. De ce qui précède, il est primordial de ne pas limiter le champ d'application des nouvelles dispositions aux véhicules dont la première mise en circulation a été réalisée au Luxembourg, mais sur l'ensemble des véhicules immatriculés dans un État membre de l'Union européenne. Pour les véhicules qui n'étaient pas immatriculés dans l'Union européenne et pour lesquels aucune date de première mise en circulation n'a été saisie, la date de construction du véhicule est prise en considération.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Article unique. Art. 1^{er}.** Le paragraphe 1^{er} de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où «a» représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés ~~1^{er} mars 2020~~ **au Luxembourg avant le 1^{er} mars 2020** la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers, et où « a » représente, pour tous les véhicules **autoroutiers dont la première mise en circulation est effectuée immatriculés après le 1^{er} mars 2020** la mise en vigueur de la présente loi, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Le Conseil d'État demande dans son premier avis du 9 juin 2020 que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés dans le projet de loi par les termes « véhicules automobiles ». Les termes en question sont remplacés dans la version amendée, à l'exception de deux occurrences, où les termes « véhicules autoroutiers » sont remplacés par les termes « voitures à personnes » afin de préciser que les dispositions en question se réfèrent à cette catégorie de véhicules. Les termes « véhicules routiers » désignent, selon le Code de la Route, tous les véhicules qui servent normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses. De surcroît, ces termes sont déjà utilisés dans le texte de la

loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

La commission propose, d'une part, d'adopter certaines propositions du Conseil d'État formulées dans son avis du 9 juin 2020 et, d'autre part, de modifier la date de l'entrée en vigueur de la loi en projet.

En outre, la commission propose de faire droit à l'exigence formulée par le Conseil d'État de mentionner avec exactitude l'intégralité de l'intitulé de la directive 2007/46/CE. Ainsi, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020, l'amendement fait référence à l'annexe IX de la « directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules » et pour les véhicules produits après le 31 août 2020, l'amendement fait référence à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du nouveau « règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules », qui est entré en vigueur le 5 juillet 2020. La prise en compte du règlement d'exécution (UE) 2020/683 est devenue inévitable, étant donné que la date d'application proposée du présent projet de loi a été reculée.

Dans le même esprit, le Conseil d'État demande de renvoyer directement aux rubriques applicables dans les textes européens. Cependant, comme les numéros des rubriques du certificat de conformité changent régulièrement, il est décidé de ne pas donner suite à la demande du Conseil d'État, i.e. de ne pas renvoyer dans le projet de loi à des numéros précis des rubriques applicables, susceptibles d'être régulièrement modifiées.

Le Conseil d'État s'est également interrogé dans son avis du 9 juin 2020 sur les termes « immatriculation » et « première mise en circulation ». Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou dans l'Union européenne. Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne. Il est ainsi primordial que l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, précise que la date de la première mise en circulation fait foi pour déterminer si, soit la valeur NEDC, soit la valeur WLTP, est applicable pour le calcul de la taxe sur les voitures à personnes.

Dans le projet de loi initial, la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers était initialement prévue pour toutes les voitures à personnes dont la date de la première mise en circulation se situe après le 29 février 2020. Au cours de la réunion jointe de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 27 février 2020, deux amendements au projet de loi ont été adoptés afin de reporter cette mise en vigueur au premier jour du mois qui suit celui de la publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans un souci de prendre en considération les effets négatifs causés par la crise sanitaire actuelle, la commission propose en outre de réintroduire une date d'application précise, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP sera appliquée pour déterminer la taxe sur les voitures à personnes. Ainsi, la date d'application proposée est le 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Une telle approche permet à la fois de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et d'éliminer toutes sortes d'incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes. S'y ajoute qu'une mise en application à partir du 1^{er} janvier 2021 correspond également à la revendication formulée par la Chambre des Métiers dans son avis du 14 janvier 2020 : « (...) qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée ».

La commission décide par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}.** ~~Le paragraphe 1^{er} de l'article 36~~ L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour ~~toustes les véhicules autoroutiers~~ **voitures à personnes** immatriculées au Luxembourg avant ~~l'entrée en vigueur de la présente loi le 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers~~, et où « a » représente, pour ~~toustes les véhicules autoroutiers~~ **voitures à personnes** dont la première mise en circulation est effectuée ~~après la mise en vigueur de la présente loi à partir du 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE ~~précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020~~, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers~~,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. ».

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État rappelle avoir demandé que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ». L'amendement sous revue leur préfère les termes « voitures à personnes » et « véhicules routiers », ce qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Les références aux textes européens se trouvent également précisées.

Il constate encore que l'amendement parlementaire entend préciser les valeurs de référence applicables en fonction des dates d'immatriculation et de première mise en circulation. Aux termes de l'amendement, les valeurs « *New European Driving Cycle* » sont applicables aux voitures à personnes « immatriculées » avant le 1^{er} janvier 2021 tandis que les valeurs « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* » sont applicables aux voitures à personnes dont la « première mise en circulation » est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021.

Le report de l'application des valeurs WLTP au 1^{er} janvier 2021 est en ligne avec la réglementation européenne qui prévoit que l'utilisation de la nouvelle norme WLTP est obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021. Si le commentaire de l'amendement sous examen clarifie les notions d'« immatriculation » et de « première mise en circulation », et prend soin d'énoncer que la date de première mise en circulation est la date clé à retenir, le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs continuent d'employer le concept d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021. Si le critère clé est celui de la

première mise en circulation, le Conseil d'État demande qu'il soit distingué entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date.

La commission parlementaire constate que le Conseil d'État s'interroge dans son avis complémentaire sur l'utilisation des deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation ».

Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou à l'Union européenne.

Le fait qu'un véhicule soit immatriculé au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021 implique que sa première mise en circulation a eu lieu en amont de cette date.

Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

De ce qui précède, la distinction entre les deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation » semble primordiale afin de garantir que pour une voiture à personne d'occasion, immatriculée avant le 1^{er} janvier 2021 dans l'Union européenne et qui sera immatriculée au Luxembourg après le 31 décembre 2020, la taxe sur les véhicules routiers soit calculée en fonction du cycle d'essai d'homologation NEDC.

Ainsi, la commission parlementaire décide de ne pas prendre en considération l'observation faite par le Conseil d'État.

Article 2 nouveau

La loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement a été adaptée à plusieurs reprises, notamment via une loi du 18 décembre 2008. Ce dernier texte de loi a introduit dans le dispositif légal la possibilité pour les familles nombreuses, i.e. les ménages se composant d'au moins cinq personnes, d'obtenir un remboursement partiel de la taxe.

À noter dans ce contexte que le montant du remboursement n'a plus été adapté depuis lors. Afin de tenir compte de l'évolution du coût de la vie, la commission parlementaire propose de porter ledit montant de 80 euros actuellement à 125 euros, et ceci suite à une proposition d'amendement du groupe parlementaire CSV (cf. procès-verbaux du 27 février 2020 et du 5 mars 2020).

La commission a par conséquent décidé d'ajouter un nouvel article 2 de la teneur suivante :

« Art. 2. L'article 36, paragraphe 2bis de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifiée comme suit :

« (2bis) Un remboursement de 80 125 euros par année de la taxe payée peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. » »

Dans son avis du 9 juin 2020, le Conseil d'État constate que l'article sous examen entend modifier l'article 36, paragraphe 2bis, de la loi précitée du 22 décembre 2006 permettant aux familles nombreuses d'obtenir un remboursement partiel de la taxe. Les auteurs entendent ainsi porter le remboursement d'un montant actuel de 80 euros à 125 euros. Le remboursement de la taxe relève des matières réservées à la loi en vertu de l'article 101 de la Constitution, qui dispose que « Nulle exemption ou modération ne peut être établie que par une loi. ».

Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que les termes « peut être accordé sur demande » soient remplacés par les termes « est accordé sur demande ».

Afin de faire suite à la demande du Conseil d'État, formulée dans son avis du 9 juin 2020, la commission propose de remplacer les termes « peut être accordé sur demande » par les termes « est accordé sur demande » à l'endroit de l'article 2 du projet de loi.

Contrairement aux amendements adoptés le 5 mars 2020, le paragraphe en question de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement se voit attribuer le numéro (2) et non pas le (2bis).

Ainsi, par l'article 6, point 2, de la loi du 21 décembre 2012 portant modification : de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ; de la loi modifiée du 16 octobre 1934 concernant l'impôt sur la fortune ; de la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ; de la loi modifiée du 30 juin 1976 portant 1. création d'un fonds pour l'emploi ; 2. réglementation de l'octroi des indemnités de chômage complet ; de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement ; de la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ; de la loi modifiée du 30 juillet 2002 déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager la mise sur le marché et l'acquisition de terrains à bâtir et d'immeubles d'habitation, l'article 36 (2bis) est renuméroté article (2).

La commission propose de modifier l'article 2 comme suit :

Art. 2. L'article 36, paragraphe *2bis*, de la même loi, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est modifié comme suit :

« (2bis) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est ~~peut être~~ accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen répond à sa demande d'écrire « Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande [...] » et lui permet de lever l'opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 nouveau

Dans un souci d'assurer la mise en application de la présente loi au niveau informatique, la commission propose de préciser par voie d'amendement que la loi entrera en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission décide par conséquent d'ajouter un nouvel article 3 de la teneur suivante :

« **Art. 3. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.** »

Dans son avis du 9 juin 2020, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire a décidé par la suite de ne pas prévoir de date pour l'entrée en vigueur de loi, l'article 3 devient superfétatoire.

Par conséquent, la commission décide de supprimer l'article 3 :

« ~~La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.~~ »

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement parlementaire supprime la disposition relative à la mise en vigueur de la loi en projet au 1^{er} mars 2020. La loi entrera dès lors en vigueur selon les dispositions de droit commun et aura pour effet d'entraîner l'application des valeurs WLTP aux véhicules dont la première mise en circulation aura lieu à partir du 1^{er} janvier 2021. L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire en prend note.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Art. 1^{er}. L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour toutes les voitures à personnes immatriculées au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule routier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers, et où « a » représente, pour toutes les voitures à personnes dont la première mise en circulation est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule routier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Art. 2. L'article 36, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :

« (2) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Luxembourg, le 29 octobre 2020

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Bulletin de vote 3

SEANCE

du 18.11.2020

BULLETIN DE VOTE (3)

Projet de loi N°7506

Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)	Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)
	Oui	Non	Abst.			Oui	Non	Abst.	

CSV

Mme ADEHM	Diane	x			M. MISCHO	Georges	x		
Mme ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x			Mme MODERT	Octavie	x		
M. EICHER	Emile	x			M. MOSAR	Laurent	x		
M. EISCHEN	Félix	x		(ARENDT ép. KEMP Nancy)	Mme REDING	Viviane	x		
M. GALLES	Paul	x			M. ROTH	Gilles	x		
M. GLODEN	Léon	x			M. SCHAAF	Jean-Paul	x		
M. HALSDORF	Jean-Marie	x			M. SPAUTZ	Marc	x		
Mme HANSEN	Martine	x		(ROTH Gilles)	M. WILMES	Serge	x		
Mme HETTO-GAASCH	Françoise	x			M. WISELER	Claude	x		
M. KAES	Aly	x			M. WOLTER	Michel	x		(GLODEN Léon)
M. LIES	Marc	x							

déi gréng

Mme AHMEDOVA	Semiray	x			Mme GARY	Chantal	x		
M. BACK	Carlo	x			M. HANSEN	Marc	x		
M. BENOY	François	x			Mme LORSCHÉ	Josée	x		
Mme BERNARD	Djuna	x			M. MARGUE	Charles	x		
Mme EMPAIN	Stéphanie	x							

LSAP

Mme ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			M. DI BARTOLOMEO	Mars	x		
M. BIANCALANA	Dan	x			M. ENGEL	Georges	x		
Mme BURTON	Tess	x			M. HAAGEN	Claude	x		
Mme CLOSENER	Francine	x			Mme HEMMEN	Cécile	x		
M. CRUCHTEN	Yves	x			Mme MUTSCH	Lydia	x		(ENGEL Georges)

DP

M. ARENDT	Guy	x			M. GRAAS	Gusty	x		
M. BAULER	André	x			M. HAHN	Max	x		
M. BAUM	Gilles	x			Mme HARTMANN	Carole	x		
Mme BEISSEL	Simone	x			M. KNAFF	Pim	x		
M. COLABIANCHI	Frank	x			M. LAMBERTY	Claude	x		
M. ETGEN	Fernand	x			Mme POLFER	Lydie	x		(BAUM Gilles)

ADR

M. ENGELEN	Jeff		x		M. KEUP	Fred		x	
M. KARTHEISER	Fernand		x		M. REDING	Roy		x	(KARTHEISER Fernand)

déi Lénk

M. BAUM	Marc	x			M. WAGNER	David	x		
---------	------	---	--	--	-----------	-------	---	--	--

Piraten

M. CLEMENT	Sven		x		M. GOERGEN	Marc		x	
------------	------	--	---	--	------------	------	--	---	--

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	49	5	0
Votes par procuration	5	1	0
TOTAL	54	6	0

Le Président:



Le Secrétaire général:



7506/08

N° 7506⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(20.11.2020)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 18 novembre 2020 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 18 novembre 2020 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 9 juin et 13 octobre 2020 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 13 votants, le 20 novembre 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Résumé

N° 7506

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

Projet de loi

**modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant
le maintien dans l'emploi et définissant des mesures
spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de
l'environnement**

**Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux
publics**

Résumé

Le présent projet de loi a pour objet une adaptation de la législation nationale suite à des changements dans la législation européenne, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, apportées par le Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017. Il s'agit de mettre en œuvre la transition du cycle d'essai « *New European Driving Cycle* » (NEDC) vers le cycle d'essai « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP) et d'adapter en conséquence les valeurs de base servant au calcul de la taxe sur les véhicules routiers.

Au Luxembourg, la taxe sur les véhicules routiers est calculée en fonction du type de motorisation et des émissions de CO₂. Le présent projet de loi vise donc à remplacer l'ancienne référence à la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit NEDC à la nouvelle référence WLTP telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CEE. Actuellement, comme le cycle NEDC n'est plus applicable depuis le 1^{er} septembre 2017 pour la réception des nouveaux types de véhicules, les constructeurs doivent obligatoirement indiquer pendant une phase transitoire, allant jusqu'au 31 décembre 2020, à la fois les valeurs NEDC et les valeurs WLTP sur les certificats de conformité.

Sur base du présent projet de loi, les nouvelles valeurs WLTP serviront de base pour calculer la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 dont la 1^{re} mise en circulation est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021. Les nouvelles

valeurs ne seront par contre pas appliquées de manière rétroactive lors du calcul de la taxe pour les voitures précitées déjà immatriculées au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021.

Enfin, le projet de loi amendé propose d'augmenter le montant de la taxe qui peut être remboursé aux familles nombreuses d'au moins cinq personnes. Jamais adapté depuis son introduction en 2008, ledit montant augmentera de 80 euros actuellement à 125 euros.

Mémorial A N° 1001 de 2020

Loi du 15 décembre 2020 modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 18 novembre 2020 et celle du Conseil d'État du 20 novembre 2020 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour toutes les voitures à personnes immatriculées au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule routier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers, et où « a » représente, pour toutes les voitures à personnes dont la première mise en circulation est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule routier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :

- 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;

- 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,
et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Art. 2.

L'article 36, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :

« (2) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Château de Berg, le 15 décembre 2020.
Henri

Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna

Doc. parl. 7506 ; ord. 2019-2020 et 2020-2021.

