

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 renregistré 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.

