



## 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> en Europe ont continué d'augmenter progressivement au cours des dernières années, surtout dû au secteur automobile, correspondant à 60,7% des émissions de CO<sub>2</sub> (au Luxembourg même deux tiers des émissions).

L'ancienne procédure européenne de réception par type pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub>. La formule de calcul pour cette taxe reste inchangée. Ainsi la taxe d'une voiture diesel à 120g CO<sub>2</sub> en WLTP restera la même que celle pour une voiture diesel à 120g CO<sub>2</sub> en NEDC.

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> est inférieur à 90 g/km et qui augmente de 0,10 pour chaque tranche de 10 g supplémentaires de CO<sub>2</sub>.

Le projet de loi sous examen a été déposé en novembre 2019 et prévoit une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>. L'avantage en nature continuera à être déterminé en fonction de la motorisation et des émissions de CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mars 2020, la valeur combinée de CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>ère</sup> mise en circulation s'est faite avant le 1<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> en WLTP restera la même qu'une voiture diesel à 120g CO<sub>2</sub> en NEDC.

Le nouveau cycle fournit aux futurs acquéreurs de nouveaux véhicules des valeurs plus réalistes sur les émissions de CO<sub>2</sub>, 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