



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2019-2020

TS,CG/JCS

P.V. MOBTP 11
P.V. FI 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 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).