



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 prédits 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