

N° 7506⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(29.10.2020)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 18 décembre 2019 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre des Métiers a rendu son avis en date du 14 janvier 2020.

La Commission de la Mobilité et des Transports publics a, lors de sa réunion du 13 février 2020, désigné Monsieur Carlo Back Rapporteur du projet de loi. Elle a examiné au cours de cette même réunion le projet de loi ensemble avec la Commission des Finances et du Budget et a décidé de soumettre une première série d'amendements au Conseil d'État dans sa réunion du 27 février 2020 (par lettre du 2 mars 2020), ainsi qu'une deuxième série d'amendements à la Haute Corporation dans sa réunion du 5 mars 2020 (par lettre du 12 mars 2020).

Parmi les amendements adoptés figurent deux des trois amendements introduits par le groupe parlementaire CSV lors de la réunion du 27 février 2020.

Le Conseil d'État a rendu son premier avis en date du 9 juin 2020.

La commission a procédé à l'examen de l'avis du Conseil d'État dans sa réunion du 2 juillet 2020 pour faire parvenir une troisième série d'amendements à la Haute Corporation en date du 13 juillet 2020.

Le Conseil d'État a rendu un avis complémentaire en date du 13 octobre 2020.

La Commission a procédé à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État dans sa réunion du 22 octobre 2020, pour adopter le présent rapport lors de sa réunion du 29 octobre 2020.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet une adaptation de la législation nationale suite à des changements dans la législation européenne, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, apportées par le Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017. Il s'agit de mettre en œuvre la transition du cycle d'essai « *New European Driving Cycle* » (NEDC) vers le cycle d'essai « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP) et d'adapter en conséquence les valeurs de base servant au calcul de la taxe sur les véhicules routiers.

Jusqu'ici, les émissions de CO₂ étaient mesurées pour chaque type de véhicule selon la procédure d'essai internationale NEDC. Cependant, sur base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essais et des résultats d'essais, il apparaissait que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ obtenues par la procédure NEDC ne furent plus adéquates. Dans ce contexte, l'Union européenne a décidé en 2017 de mettre en œuvre la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers dans la législation communautaire, le WLTP. Ce cycle a été élaboré au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) et fournit des informations plus réalistes concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ et des autres polluants réglementés. Cette nouvelle procédure WLTP est applicable depuis le 1^{er} septembre 2017 pour toute nouvelle réception par type de véhicule tombant dans le champ d'application de la directive 2007/46/CE.

Au Luxembourg, la taxe sur les véhicules routiers est calculée en fonction du type de motorisation et des émissions de CO₂. Le présent projet de loi vise donc à remplacer l'ancienne référence à la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit NEDC à la nouvelle référence WLTP telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CEE. Actuellement, comme le cycle NEDC n'est plus applicable depuis le 1^{er} septembre 2017 pour la réception des nouveaux types de véhicules, les constructeurs doivent obligatoirement indiquer pendant une phase transitoire, allant jusqu'au 31 décembre 2020, à la fois les valeurs NEDC et les valeurs WLTP sur les certificats de conformité.

Sur base du présent projet de loi, les nouvelles valeurs WLTP serviront de base pour calculer la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 dont la 1^{re} mise en circulation est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021. Les nouvelles valeurs ne seront par contre pas appliquées de manière rétroactive lors du calcul de la taxe pour les voitures précitées déjà immatriculées au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021.

La valeur moyenne des émissions CO₂, déterminée en fonction de l'ancien cycle NEDC, pour les voitures à personnes immatriculées fin de l'année 2018 et équipées d'un moteur diesel était au Luxembourg d'environ 138,1 g/km. Pour les voitures à personnes équipées d'un moteur non-diesel (à l'exception des voitures 100% électriques) cette moyenne était d'environ 151,55 g/km. Or, la différence croissante entre les valeurs de consommation théoriques et les valeurs réelles a causé un surplus significatif de coûts cachés en termes de consommation de carburant pour les clients. Pour les modèles de voitures à personnes les plus couramment immatriculés au Luxembourg, un surplus théorique pour le poste carburant de 100€ à 215€ par rapport à la consommation affichée en NEDC a été estimé.

Désormais, le cycle de test selon la procédure WLTP sera plus proche de la réalité et évitera donc aux clients les coûts cachés susmentionnés lié à une surconsommation importante. Par-là, les émissions déterminées en fonction du nouveau cycle d'essai WLTP et conformément à la base de données des véhicules immatriculés au Luxembourg, seront en moyenne de 20,40% plus élevées que pour l'ancien cycle NEDC.

Enfin, le projet de loi amendé propose d'augmenter le montant de la taxe qui peut être remboursé aux familles nombreuses d'au moins cinq personnes. Jamais adapté depuis son introduction en 2008, ledit montant augmentera de 80 euros actuellement à 125 euros.

II. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avis du 9 juin 2020

Dans son avis du 9 juin 2020, le Conseil d'État a avisé non seulement le texte déposé, mais également les trois amendements parlementaires lui soumis par les dépêches du 28 février et du 11 mars 2020. Il y a formulé une opposition formelle par rapport au libellé de l'amendement visant à augmenter la limite de remboursement de la taxe pour familles nombreuses tout en proposant un libellé alternatif.

Par ailleurs, le Conseil d'État demande, par souci de clarté, de renvoyer avec précision aux rubriques applicables de l'annexe de la directive européenne concernée – c'est-à-dire aux rubriques 49.1 et 49.4 de l'annexe IX de la directive 2007/46/ CE), plutôt qu'aux valeurs déterminées lors des cycles d'essai « *New European Driving Cycle* » et « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* ». Enfin, outre plusieurs remarques d'ordre légistique, la Haute Corporation demande que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ».

Avis complémentaire du 13 octobre 2020

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a plus émis d'opposition formelle par rapport au projet de loi, respectivement par rapport aux trois amendements supplémentaires, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics lors de sa réunion du 2 juillet 2020. Il se limite à soulever une question relative au choix des auteurs à continuer d'employer le concept d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021. Selon la Haute Corporation, il faudrait distinguer entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date, si le critère clé est celui de la première mise en circulation.

*

III. AUTRES AVIS

Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 14 janvier 2020, la Chambre des Métiers note que l'artisanat et le secteur de l'automobile se rallient d'une manière générale aux initiatives visant à réduire l'impact de la mobilité individuelle sur l'environnement. Elle estime cependant que l'entrée en vigueur de la nouvelle taxation pour les voitures immatriculées dès le 1^{er} mars 2020, date prévue dans le texte déposé, pourrait porter préjudice au secteur automobile, vu l'interférence avec le festival de l'automobile en janvier et février 2020. Aussi les consommateurs qui signeraient un contrat lors du festival, ne pourraient pas tous faire immatriculer leur nouvelle voiture avant la date butoir en raison des délais de livraison, de sorte que certains des consommateurs seraient injustement « pénalisés » par une taxe nettement plus élevée.

La Chambre des Métiers propose d'éviter ces désagréments, soit en remplaçant la date d'immatriculation par la date du contrat d'achat, soit en repoussant la date du changement de régime de taxation. Elle est d'avis qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} (ancien article unique)

Le présent article vise à adapter la référence à la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP) telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CEE.

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

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

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

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

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

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

Taxe (en euros) = a * b * c

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

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

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

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

Le Conseil d'État demande dans son premier avis du 9 juin 2020 que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés dans le projet de loi par les termes « véhicules automobiles ». Les termes en question sont remplacés dans la version amendée, à l'exception de deux occurrences, où les termes « véhicules autoroutiers » sont remplacés par les termes « voitures à personnes » afin de préciser que les dispositions en question se réfèrent à cette catégorie de véhicules. Les termes « véhicules routiers » désignent, selon le Code de la Route, tous les véhicules qui servent normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses. De surcroît, ces termes sont déjà utilisés dans le texte de la

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

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

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

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

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

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

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

La commission décide par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 1^{er} comme suit :

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

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

Taxe (en euros) = a * b * c

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

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

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

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

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

Les références aux textes européens se trouvent également précisées.

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

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

première mise en circulation, le Conseil d'État demande qu'il soit distingué entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date.

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

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

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

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

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

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

Article 2 nouveau

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

À noter dans ce contexte que le montant du remboursement n'a plus été adapté depuis lors. Afin de tenir compte de l'évolution du coût de la vie, la commission parlementaire propose de porter ledit montant de 80 euros actuellement à 125 euros, et ceci suite à une proposition d'amendement du groupe parlementaire CSV (cf. procès-verbaux du 27 février 2020 et du 5 mars 2020).

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

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

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

Dans son avis du 9 juin 2020, le Conseil d'État constate que l'article sous examen entend modifier l'article 36, paragraphe 2bis, de la loi précitée du 22 décembre 2006 permettant aux familles nombreuses d'obtenir un remboursement partiel de la taxe. Les auteurs entendent ainsi porter le remboursement d'un montant actuel de 80 euros à 125 euros. Le remboursement de la taxe relève des matières réservées à la loi en vertu de l'article 101 de la Constitution, qui dispose que « Nulle exemption ou modération ne peut être établie que par une loi. ».

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

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

Contrairement aux amendements adoptés le 5 mars 2020, le paragraphe en question de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement se voit attribuer le numéro (2) et non pas le (2bis).

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

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

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

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

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

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 nouveau

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

La commission décide par conséquent d'ajouter un nouvel article 3 de la teneur suivante :

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

Dans son avis du 9 juin 2020, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire a décidé par la suite de ne pas prévoir de date pour l'entrée en vigueur de loi, l'article 3 devient superfétatoire.

Par conséquent, la commission décide de supprimer l'article 3 :

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

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

La commission parlementaire en prend note.

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

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

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

Taxe (en euros) = a * b * c

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

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

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

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

Art. 2. L'article 36, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :

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

Luxembourg, le 29 octobre 2020

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

