

Objet: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 concernant l'octroi d'une aide financière et d'une prime à la casse aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO2. (3838WMR)

*Saisine : Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures
Département de l'Environnement
(7 juin 2011)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'objet du présent projet de règlement grand-ducal (ci-après, « le projet de règlement grand-ducal ») est d'adapter la réglementation actuellement en vigueur¹ concernant les aides financières pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO₂, et ce afin de tenir compte du fait, qu'en raison de la catastrophe naturelle ayant touché le Japon le 11 mars 2011, plusieurs constructeurs automobiles ne seront pas en mesure de respecter leurs délais de livraison habituels. D'après l'exposé des motifs accompagnant le projet de règlement grand-ducal, outre les constructeurs japonais directement affectés, plusieurs constructeurs étrangers, clients de fournisseurs japonais de pièces détachées, sont effectivement confrontés à des problèmes d'approvisionnement suite à la catastrophe naturelle précitée.

Cette adaptation de la réglementation s'est avérée nécessaire vu les modalités de reconduction de la prime dite « CAR-e », octroyée dans le contexte de l'acquisition de voitures à personnes à faibles émissions de CO₂, pour l'année 2011 en cours. En effet, le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007, modifié, en dernier lieu, le 17 décembre 2010, avait retenu que les seuils des émissions de CO₂ à ne pas dépasser pour l'obtention de la prime « CAR-e » allaient être abaissés de chaque fois 10 g/km (100 g/km au lieu de 110 g/km pour la prime de 750 EUR ; 90 g/km au lieu de 100 g/km pour la prime doublée à 1.500 EUR) pour les voitures mises en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} août 2011. Or, suite aux événements du 11 mars 2011, il s'avère en particulier qu'un certain nombre de voitures commandées peu avant ou immédiatement après le tremblement de terre au Japon, et dont la livraison était initialement prévue pour avoir lieu au plus tard le 31 juillet 2011, connaissent, ou risquent de connaître, des délais de livraison prolongés de plusieurs semaines, voire de plusieurs mois, avec comme conséquence que le propriétaire ou, dans le cas de voitures faisant l'objet d'un contrat de leasing, le détenteur de la voiture ne pourra plus bénéficier de la prime « CAR-e » ou ne bénéficiera que d'une prime de 750 EUR au lieu de la prime doublée.

La Chambre de Commerce relève le caractère purement technique du projet de règlement grand-ducal. Elle salue en outre le fait que les représentants des milieux professionnels directement concernés, l'Association des Distributeurs Automobiles Luxembourgeois (ADAL) et la Fédération des Garagistes du Grand-Duché de Luxembourg (FEGARLUX), aient été directement associés à son élaboration. Ainsi, la Chambre de Commerce n'émet aucune remarque particulière, ni sur la fond, ni sur la forme, quant au projet de règlement grand-ducal.

¹ Il s'agit en l'occurrence du règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 concernant l'octroi d'une aide financière et d'une prime à la casse aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO₂.

Elle se permet toutefois d'émettre une remarque à portée plus générale et structurelle concernant l'arsenal des outils dits de « fiscalité verte » à disposition des autorités publiques afin d'encourager ou, au contraire, de décourager certains actes, notamment l'acquisition de biens répondant à certaines caractéristiques techniques ou environnementales. D'après la Chambre de Commerce, il échet en effet d'effectuer une radiographie de l'ensemble des subsides et aides financières qui existent en matière environnementale, et donc non seulement dans le contexte spécifique des véhicules automoteurs. Un tel exercice d'audit, qui pourrait prendre la forme d'un inventaire exhaustif des aides afférentes, devrait permettre aux décideurs politiques de conclure si les aides financières en question remplissent leurs objectifs et si, le cas échéant, d'autres outils, tels que la standardisation ou le malus fiscal, ne seraient pas aptes à conduire à des résultats comparables en matière d'« éco-compatibilité », tout en faisant baisser le coût afférent à charge du budget de l'Etat.

Il pourrait par exemple s'avérer utile d'introduire des valeurs limites pour des produits ou des technologies correspondant à un standard écologique élevé, défini au préalable sur base d'une analyse comparative au niveau international et en concertation avec les opérateurs économiques concernés. Le choix des consommateurs devrait par la suite être prioritairement dirigé vers les produits de qualité concernée, et ce afin de réduire de manière générale les émissions et l'impact sur l'environnement dans son ensemble. Si le consommateur n'adoptait pas ce choix de référence, il pourrait, le cas échéant, être tenu de s'acquitter d'un malus fiscal. Il s'agit donc d'un changement de paradigme par rapport à la politique actuelle des subsides, qui montre certes des résultats positifs en termes de changement de comportement des consommateurs, mais qui comporte un coût budgétaire important.

D'une manière générale, la Chambre de Commerce partage entièrement la volonté des autorités publiques en vue d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de promotion des énergies renouvelables. Or, elle estime qu'afin de pouvoir réaliser ces objectifs de manière efficace et efficiente, le fait de subsidier massivement, et sur un laps de temps conséquent, certains produits qui, pourtant, sont dotés d'un standard écologique élevé, ne véhicule guère les bons messages au consommateur. Ce dernier fait ses choix notamment en fonction du prix et il suffirait qu'un subside soit discontinué pour que le choix de consommation se porte potentiellement vers un autre produit peut-être moins onéreux, mais également moins éco-compatible. Ainsi, un subside ne crée qu'un différentiel de prix artificiel et revêt une certaine distorsion dans les comportements d'achat des consommateurs.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce, approuve le projet de règlement grand-ducal sous avis, tout en suggérant la prise en compte de sa remarque fondamentale ou sujet de la fiscalité verte.

WMR/TSA