

Luxembourg, le 13 mars 2020

Objet : Projet de loi n°7506¹ 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 et amendements parlementaires au projet de loi n°7506. (5378DLA)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics
(27 novembre 2019 et auto-saisine)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis a pour objet l'introduction dans 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 (ci-après, la « Loi modifiée du 22 décembre 2006 »), et plus particulièrement dans le Titre 3, Chapitre 1^{er} « Réforme de la taxe sur les véhicules routiers » du cycle de test WLTP² en remplacement de la référence NEDC³ dans le calcul de la taxe pour les véhicules à personnes de catégorie M1⁴. Les amendements parlementaires dont la Chambre de Commerce s'est auto-saisie et qui ont été adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de la réunion du 27 février 2020 visent quant à eux à supprimer la date butoire du 1^{er} mars initialement prévue par le projet de loi sous avis.

En bref

- Si la Chambre de Commerce soutient les initiatives qui peuvent répondre aux considérations climatiques et contribuer à un modèle de croissance qualitative, elle estime qu'il faut étudier les pistes les plus efficaces pour y parvenir. Or, ce projet de loi soulève un nombre important de questions d'ordre juridique, économique et environnemental.
- Le délai fixé « après la mise en vigueur de la présente loi » n'offre pas suffisamment de sécurité juridique.
- Il serait plus opportun, pour un certain nombre de raisons exposées dans cet avis, de prendre en compte la date de commande plutôt que la date d'immatriculation du véhicule pour le calcul de la taxe de circulation ou de clairement afficher la date du 31 décembre 2020.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés.](#)

² Acronyme pour « Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure ».

³ Acronyme pour « New European Driving Cycle ».

⁴ Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, et pour lequel un permis de conduire B est requis.

Contexte

Depuis septembre 2018, conformément au Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 modifiant 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 véhicules⁵, le cycle de test WLTP a remplacé la référence NEDC corrélée⁶ pour déterminer les émissions CO₂ des véhicules lors de leur première immatriculation, alors que la valeur NEDC corrélée avait déjà remplacé la norme NEDC un an plus tôt.

Ce changement de la valeur de référence aura donc une influence à la hausse, toute chose étant égale par ailleurs, sur le calcul de la taxe pour les véhicules à personnes de catégorie M1, puisque cette taxe est, entre autres, déterminée par rapport à la valeur combinée de CO₂ en g/km qui, de par ce glissement vers la WLTP, devient plus strict.

Considérations générales

La Chambre de Commerce soutient les initiatives internationales, européennes ou nationales visant à rendre les objectifs climatiques pour lesquels s'est engagé le Luxembourg atteignables. Il n'en reste pas moins qu'elle souhaite privilégier les efforts concertés et à fort impact environnemental qui présentent le moins d'incidences négatives pour l'intérêt économique général, garantie que le projet de loi sous avis n'offre pas suffisamment.

En effet, le changement du cycle de test de la norme NEDC vers la norme WLTP a comme conséquence principale l'augmentation substantielle de la valeur faciale du taux d'émission de CO₂. Ainsi, pour un même échantillon représentatif de véhicules, l'émission théorique affichée augmente de 15% lors du passage de la norme NEDC vers la norme NEDC corrélée et de 20% supplémentaires lors du passage de la norme NEDC corrélée vers WLTP. Pour une même voiture, c'est donc en moyenne une augmentation de 38% de la valeur de référence du CO₂ qui est observée, sans que les émissions réelles n'aient changé. Ce seul changement de norme de référence implique que la taxe moyenne annuelle sur un même véhicule immatriculé augmentera d'environ 50%. La Chambre de Commerce comprend que le cycle de test WLTP donne des informations plus précises et réalistes quant aux émissions de CO₂ des véhicules, mais s'interroge quant à l'impact souhaité et réel de cette nouvelle mesure dans le calcul de la taxe pour les voitures à personnes.

Les motivations énoncées dans l'exposé des motifs sont les suivantes : la transition européenne du cycle d'essai NEDC vers le cycle WLTP, la transposition en droit national des modifications de la législation européenne en la matière et l'urgence de prendre en compte cette nouvelle norme dans le calcul de la taxe pour les voitures à personnes de catégorie M1. Or, il semble y avoir ici une certaine confusion. Il y a bien une obligation légale européenne de transition de la norme NEDC à la norme WLTP, mais celle-ci n'implique pas obligatoirement d'être prise en compte dans le calcul de la taxe sur la circulation à une date précise, d'autant plus qu'une phase transitoire est prévue jusqu'au 31 décembre 2020.

⁵ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n°692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n°1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n°692/2008

⁶ Depuis septembre 2017, tous les nouveaux modèles sont soumis aux tests d'homologation WLTP. Afin de ne pas pénaliser ces véhicules par rapport aux modèles anciens encore homologués en NEDC, l'Union européenne a mis en place un mécanisme transitoire nommé CO2MPAS qui permet d'extrapoler depuis les valeurs WLTP des valeurs NEDC corrélées.

Plutôt que de prévoir pour la mise en application une « date de première mise en circulation effectuée après la mise en vigueur de la présente loi », ce qui semble juridiquement très flou, la Chambre de Commerce estime qu'il serait plus opportun de tenir compte d'une date de commande ou bien d'une date d'immatriculation à la fin de l'année 2020, qui correspondrait par ailleurs à la fin de la phase transitoire entre les deux normes. Cela pourrait notamment permettre au consommateur d'avoir accès à une offre alternative plus importante et à des infrastructures plus adéquates en faveur d'une mobilité sans carbone. Il existe en effet peu d'alternatives sur le marché actuel pour choisir un véhicule plus écologique et accessible. Les dispositions telles qu'actuellement projetées pourraient donc porter préjudice au secteur puisque les consommateurs signant actuellement un achat ne pourraient peut-être pas tous faire immatriculer leur véhicule avant l'entrée en vigueur du projet de loi sous avis, en raison notamment des délais de livraison, de sorte que certains seront injustement pénalisés par une taxe nettement plus élevée et pourraient donc renoncer à leur achat. Même si la hausse de la taxe de circulation en valeur absolue n'est pas considérable, l'effet psychologique sur le consommateur sera important.

Des pays comme la Belgique ont pour ces raisons repoussé l'application de la norme WLTP à 2021 et la France a ajusté ses calculs afin de compenser la hausse générée par le changement de référence. Les mesures projetées devraient en conséquence également être revues afin d'être plus appropriées tant pour les particuliers, que pour les professionnels.

Enfin, si les motivations derrière le projet de loi sous avis sont tout à fait louables et peuvent se comprendre comme incitatives au changement de comportement des consommateurs, dans l'immédiat, seule une hausse des recettes étatiques est prévue dans la fiche financière. Afin que cette mesure soit donc cohérente, la Chambre de Commerce propose que ces recettes soient exclusivement utilisées à des fins de financement de nouvelles mesures dites « vertes ».

Le projet de loi sous avis ayant les mêmes motivations que celles du règlement grand-ducal du 20 décembre 2019 modifiant le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, la Chambre de Commerce se permet finalement de renvoyer aux observations qu'elle avait formulées dans son avis n°5396 du 15 janvier 2020 qui gardent toute leur pertinence, le changement de cycle de test pour le calcul des émissions de CO₂ des véhicules sur l'économie luxembourgeoise ayant un impact global important.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses observations.

DLA/DJI