

**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**

**TEXTE DU PROJET DE LOI**

**Article unique.** Le paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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:

$$\text{Taxe (en euros)} = a * b * c$$

où «a» représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés avant le 1<sup>er</sup> mars 2020, la valeur combinée de CO<sub>2</sub> 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 immatriculés après le 1<sup>er</sup> mars 2020, la valeur combinée de CO<sub>2</sub> en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

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

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

et où «c» représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas 90 g/km CO<sub>2</sub> et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km. »

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. Dispositions générales

Au vu de ces changements dans la législation européenne de réception par type, 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<sup>er</sup> juin 2017, le Luxembourg est obligé de mettre en œuvre la transition du cycle d'essai NEDC vers le cycle d'essai WLTP.

Les émissions CO<sub>2</sub> sont mesurées pour chaque type de véhicule selon une procédure d'essai internationale communément appelée « New European Driving Cycle » (NEDC). Cependant, sur base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essai et des résultats d'essais, il apparaît que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> obtenues lors de l'essai des véhicules conformément au cycle NEDC ne sont plus adéquates et ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial. Dans ces circonstances, l'Union européenne a décidé en 2017 qu'il convient de prévoir une nouvelle procédure d'essai réglementaire en mettant en œuvre le cycle d'essai WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) dans la législation de l'Union. Le cycle WLTP a été élaboré au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

Le cycle WLTP fournit des informations plus réalistes concernant la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants réglementés dans des conditions ambiantes normalisées.

Cette nouvelle procédure « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP) est applicable depuis le 1<sup>er</sup> 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 dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Il y a donc lieu de mettre à jour la législation nationale afin de transposer en droit national les modifications de la législation européenne.

### 2. Commentaire des articles

#### Ad art. unique :

Le présent article vise à adapter la référence à la valeur combinée de CO<sub>2</sub> 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. Comme le cycle NEDC n'est plus applicable à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017 pour la réception des nouveaux types de véhicules, les constructeurs doivent toutefois indiquer pendant une phase transitoire allant de septembre 2018 jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs NEDC et WLTP sur les certificats de conformité. La valeur NEDC est déterminée par un logiciel mis à disposition par la Commission européenne aux services techniques et organismes

d'homologation européens. Toutefois, à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020, tous les véhicules de la catégorie M1, y inclus les véhicules complétés, disposent d'une valeur WLTP. A partir du 1<sup>er</sup> mars 2020 la valeur WLTP servira de base pour calculer la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 propulsé par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux. La valeur WLTP ne sera pas appliquée de manière rétroactive pour les voitures à personnes de la catégorie M1 précitées dont la 1<sup>ère</sup> mise en circulation s'est faite avant le 1<sup>er</sup> mars 2020.

### **3. Justification de l'urgence**

Depuis le 1er septembre 2018 il n'est plus possible pour un constructeur automobile, à l'exception pour les véhicules de fin de séries, d'immatriculer des véhicules de la catégorie M1, si ces véhicules ne disposent pas une valeur CO2 déterminée conformément au nouveau cycle d'essai d'homologation WLTP. Seulement à partir de cette date de référence il est devenu possible, sur base des données enregistrées dans la base nationale des véhicules automoteurs, de déterminer l'écart réel des niveaux d'émissions de CO<sub>2</sub> entre l'ancien cycle d'essai NEDC et le nouveau cycle WLTP. Dans l'objectif de garantir des chiffres exacts, il a été décidé de réaliser cette analyse sur une période de 12 mois afin de pouvoir mieux estimer les impacts financiers de cette transition du cycle NEDC vers le cycle WLTP. A partir du 1er mars 2020, il ne sera plus possible pour les véhicules neufs M1 complets ou complétés, tombant sous les dispositions transitoires de fin de séries et disposant exclusivement une valeur NEDC, d'immatriculer ces véhicules au Luxembourg. Ainsi tous les véhicules M1 doivent obligatoirement disposer à partir de cette date une valeur WLTP.

De ce qui précède, le 1er mars 2020 est la date logique pour la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1, comme d'un côté l'impact financier a pu être évalué et de l'autre côté des dispositions transitoires pour des voitures sans valeurs WLTP ne seront plus nécessaires. La date du 1er mars 2020 permet d'autant plus d'assurer une certaine prévisibilité en ce qui concerne le calcul de taxe automobile pour les futurs acquéreurs de voitures M1.

## Version coordonnée

### 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

#### Titre 3. – Mesures en matière de politique de l'environnement

#### Chapitre 1er. – Réforme de la taxe sur les véhicules routiers

**Art. 36.** (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1er 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:

$$\text{Taxe (en euros)} = a * b * c$$

où «a» représente, pour tous les véhicules autoroutiers immatriculés avant le 1<sup>er</sup> mars 2020, la valeur combinée de CO<sub>2</sub> 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 immatriculés après le 1<sup>er</sup> mars 2020, la valeur combinée de CO<sub>2</sub> en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule autoroutier et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules autoroutiers,

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

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

et où «c» représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas 90 g/km CO<sub>2</sub> et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km.

## Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

Intitulé du projet :

**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**

Il est estimé que l'avant-projet de loi sous rubrique générera des recettes supplémentaires de l'ordre de 1,5 mio€ pour l'année 2020. Pour les années suivantes, les estimations sont de plus en plus difficile comme les fabricants sont obligés de diminuer les émissions à fur et à mesure.

Le calcul du montant pour 2020 est basé sur les immatriculations de l'année 2019 ainsi que de la recette de la taxe sur les véhicules routiers de l'année 2019 et d'un pourcentage moyen d'augmentation de 20% du niveau des émissions de CO2 suivant le cycle WLTP par rapport au cycle NEDC.



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	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
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Ministère des Finances
Auteur(s) :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Ministère des Finances
Téléphone :	
Courriel :	
Objectif(s) du projet :	Mise en conformité de la loi régissant la taxe sur les véhicules routiers à la suite de modifications de la législation communautaire en matière de la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Administration des douanes et accises
Date :	08/10/2019



## Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations : /

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Oui  Non

Remarques / Observations : /



- 6 Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)  Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

- 7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

- 8 Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

- 9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

- 10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui  Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui  Non  N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

- 15 Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

aucune différenciation suivant le sexe de la personne qui paie la taxe

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- 16 Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

- 17 Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

- 18 Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)