

Luxembourg, le 26 février 2021

Objet : Projet de règlement grand-ducal¹ modifiant le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis. (5699MLE)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(10 décembre 2020)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet sous avis ») a pour objet de modifier, en matière de normes environnementales, la réglementation en vigueur concernant l'organisation des services de taxis, suite à l'entrée en vigueur de la loi du 15 décembre 2020 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'environnement² (ci-après la « loi du 15 décembre 2020 »).

En bref

- La Chambre de Commerce recommande de s'en tenir aux calculs du règlement (UE) 2019/631 pour déterminer les émissions moyennes des flottes de véhicules applicables à partir du 1^{er} janvier 2025. Elle demande ainsi que ces émissions moyennes par flotte soient fixées à 103g de CO₂/km, contre 94g de CO₂/km proposés par le Projet sous avis.
- Elle juge trop restrictif d'appliquer des taux d'émissions moyennes à respecter sur une flotte de véhicules pouvant potentiellement ne comporter que deux voitures, alors que le règlement (UE) 2019/631 prévoit de respecter ces taux à l'échelle de l'ensemble du parc de véhicules particuliers et utilitaires légers neufs.

¹ [Lien vers le projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce](#)

² [Lien vers la loi du 15 décembre 2020 inscrite au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg](#)

Contexte

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 véhicules³, et au 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, la loi du 15 décembre 2020 marque la transition du cycle d'essai⁴ NEDC (« New European Driving Cycle ») vers le cycle d'essai WLTP (« Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure »), qui est plus représentatif d'une conduite réelle. Comme mentionné dans les considérations du règlement (UE) 2017/1151, le cycle d'essai WLTP permet de déterminer de manière plus réaliste les émissions de gaz à effet de serre émises en moyenne par les véhicules.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les émissions moyennes obtenues par le biais du cycle d'essai WLTP servent de valeur de référence dans le calcul de la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1, qui est, entre autres, déterminée par rapport à la valeur combinée de CO₂ émis en g/km.

Ce changement de norme doit être répercuté dans la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, ainsi que le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis. La Projet sous avis a pour but de modifier les normes environnementales du règlement grand-ducal précité. En parallèle, la Chambre de Commerce rendra un avis sur le projet de loi n°7762 modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.⁵

De plus, le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019⁶ indique qu'à partir du 1^{er} janvier 2025, « *pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15% des objectifs de 2021* »⁷ doit être instauré. Le Projet sous avis introduit ainsi la définition de « flotte de véhicules »⁸ pour fixer leurs émissions de gaz à effet de serre moyennes, conformément au règlement (UE) 2019/631.

³ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) no 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) no 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) no 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) no 692/2008

⁴ Un **cycle d'essai**, effectué en laboratoire sur des véhicules, est un enchaînement de séquences composé d'actions telles que des accélérations, des changements de vitesse, des ralentis, des stabilisations ou encore des décélérations, devant reproduire une conduite au plus proche de la réalité, et qui a pour but de contrôler et de déterminer la quantité de gaz polluants émis en moyenne par le véhicule.

⁵ [Lien vers le Projet de loi sur le site de la Chambre de Commerce](#)

⁶ Règlement (UE) 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) no 443/2009 et (UE) no 510/2011

⁷ Paragraphe 4 de l'article 1^{er} du règlement (UE) 2019/631

⁸ Le Projet sous avis définit une « flotte de véhicules » comme étant un « [e]nsemble de véhicules utilisés en tant que taxis conformément à la loi [...] du 5 juillet 2016, dont le nombre minimal est de deux véhicules, immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 3, paragraphe 2 de la même loi. »

Considérations générales

Le Projet sous avis prévoit les normes environnementales et modifications suivantes pour toute nouvelle licence d'exploitation de taxi ou toute transcription de licence délivrées à partir du 1^{er} janvier 2021 :

- Véhicules de **quatre places assises** (en plus du chauffeur) :
 - ▶ Emissions maximales de CO₂ de **114 g/km pour la valeur combinée de CO₂**, déterminée selon le cycle d'essai WLTP (contre précédemment 95 g/km de CO₂ selon cycle d'essai NEDC)

- Véhicules de **cinq à huit places assises** (en plus du chauffeur) :
 - ▶ Emissions maximales de CO₂ de **150 g/km pour la valeur combinée de CO₂**, déterminée selon le cycle d'essai WLTP (contre précédemment 147 g/km de CO₂ selon cycle d'essai NEDC)

A cela s'ajoutera à partir du 1^{er} janvier 2025 pour toute **flotte de véhicules** :

- ▶ Emissions moyennes de CO₂ de **94 g/km pour la valeur combinée de CO₂**, déterminée selon le cycle d'essai WLTP.

Pour chaque nouvelle demande de licence d'exploitation de taxi ou toute transcription de licence de taxi, les émissions moyennes de la flotte de véhicules concernée sera recalculée. En cas de dépassement du seuil autorisé, la demande sera rejetée.

La Chambre de Commerce estime, d'une part, qu'une telle disposition risque de pénaliser des demandes respectant parfaitement les seuils d'émissions maximums autorisés par véhicule, et, d'autre part, qu'autoriser qu'un véhicule puisse émettre 114 g/km de CO₂, mais qu'une flotte de minimum deux véhicules ne puisse pas dépasser 94 g/km de CO₂, peut porter à confusion. Elle regrette que le Projet sous avis ne fournisse pas de plus amples explications sur ce point, d'autant plus que le règlement (UE) 2019/631 ne prévoit qu'un seuil des émissions moyennes pour l'ensemble du parc de voitures particulières et véhicules utilitaires légers neufs. La Chambre de Commerce estime que cette disposition est trop restrictive par rapport au règlement (UE) 2019/631, et préconise de l'aligner sur le règlement mentionné.

Elle salue néanmoins l'effort de transparence des auteurs du Projet sous avis, qui décrivent avec précision les calculs effectués pour déterminer le seuil de 94 g/km de CO₂.

Elle constate cependant, qu'au-delà du fait que le projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, émis en parallèle du Projet sous avis, prévoit un seuil de 95 g/km de CO₂, et qui devrait être harmonisé, le Projet sous avis propose un seuil plus faible, donc plus strict, que celui prescrit par le règlement (UE) 2019/631. Ainsi, celui-ci entend aller au-delà du règlement.

En effet, la Chambre de Commerce comprend d'après les calculs présentés dans le commentaire de l'article 2, que **l'objectif 2021 à l'échelle du parc de l'Union pour le Luxembourg**, déterminé selon l'annexe I, partie A, points 6.0 et 6.1.1 du règlement (UE) 2019/631, est de **121,07 g/km de CO₂** (en WLTP). Cet objectif 2021 doit servir de valeur de référence.

Le règlement (UE) 2019/631 prévoit qu'un taux de réduction de 15% soit appliqué à cet objectif 2021, ce qui signifie qu'à partir du 1^{er} janvier 2025, les émissions moyennes de CO₂ des flottes de véhicules ne devraient pas dépasser 103 g/km de CO₂.

Le Projet sous avis indique cependant que comme les émissions moyennes des véhicules avec premières immatriculations au Luxembourg en 2019 étaient 8,66% supérieures à celles de l'Union européenne pour la même année (133 g/km de CO₂ contre 122,4 g/km de CO₂), une réduction de ce même taux devrait être appliquée à l'objectif 2021, avant d'appliquer le taux de réduction de 15% prescrit par le règlement (UE) 2019/631. Le Projet sous avis propose ainsi d'appliquer le taux de réduction de 15% sur la valeur de référence (objectif 2021) de 111 g/km de CO₂ (au lieu de 121,07 g/km de CO₂), arrivant ainsi à un seuil de 94 g/km de CO₂ (au lieu de 103 g/km de CO₂).

La Chambre de Commerce ne comprend pas la logique sous-tendant ce choix, puisque cela va au-delà de la réglementation européenne, en appliquant l'équivalent d'un taux de réduction de 22,4%⁹ à la valeur de référence, au lieu des 15% prescrits. Elle recommande donc de s'en tenir aux calculs indiqués à l'annexe I, partie A, points 6.0 et 6.1.1 du règlement (UE) 2019/631, sans ajouter de taux de réduction supplémentaire, afin de déterminer l'objectif 2021 pour la Luxembourg, et ainsi de remplacer le nouveau paragraphe introduit au point 4 de l'article 2 de Projet sous avis, par le paragraphe suivant :

« (3) Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai WLTP, pour une flotte de véhicules, ne peut pas dépasser au 1^{er} janvier 2025, ~~94 g de CO₂/km~~ **103 g de CO₂/km**, soit une réduction de 15 pour cent par rapport à la valeur de référence déterminée pour l'année 2021 de ~~111 g de CO₂/km~~ **121,07 g de CO₂/km**. »

Commentaire des articles

Concernant l'article 2

Selon l'article 2, les nouvelles normes environnementales basées sur le cycle d'essai WLTP seront applicables pour toute nouvelle demande de licence d'exploitation de taxi ou toute transcription de licence de taxi délivrées à partir du 1^{er} janvier 2021. Sachant que l'entrée en vigueur du Projet sous avis aura lieu après le 1^{er} janvier 2021, la Chambre de Commerce s'interroge sur les dispositions prévues pour les nouvelles demandes ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2021 et la date d'entrée en vigueur du règlement grand-ducal sous avis.

Concernant le point 3 de l'article 2, il convient de supprimer le terme « le » devant « 1^{er} janvier 2025 ».

Concernant le point 4 de l'article 2, il convient de se référer aux considérations générales du présent avis.

* * *

⁹ Il faut en effet appliquer un taux de réduction de 22,4% à la valeur de référence de 121,07 g/km de CO₂ pour atteindre les 94 g/km de CO₂ proposés comme émissions moyennes des flottes de véhicules par la Projet sous avis.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

MLE/DJI