

Texte et commentaire des amendements gouvernementaux

Amendement 1^{er} portant sur l'insertion d'un nouvel article 5

À la suite de l'article 4 du projet de loi, il est inséré un nouvel article 5 libellé comme suit :

« Art. 5.

L'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, de la même loi est modifié comme suit :

- 1° La lettre c) est complétée comme suit : « Toutefois, ce plafond est porté à 1 000 euros lorsque le cycle à pédalage assisté électrique ou le cycle permet de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, dispose d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présente des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ; » ;
- 2° À la suite de la lettre c), il est inséré une lettre d) nouvelle libellée comme suit : « d) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 25 000 euros, de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et de l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système. ». »

Par conséquent, les articles 6 à 15 du projet de loi sont renumérotés et deviennent les nouveaux articles 7 à 16.

Commentaire de l'amendement 1^{er}

Cet amendement se propose de modifier l'article 14 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat concernant les domaines d'intervention du fonds climat et énergie.

Concernant le point 1° :

Dans le cadre de la poursuite et réforme partielle des régimes d'aides financières « Klimabonus », le gouvernement entend introduire une nouvelle aide financière de 50% du coût hors TVA du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 EUR, pour les cycles et cycles à pédalage assisté destinés à transporter, à l'arrière et/ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes et/ou de marchandises plus importantes que sur un vélo classique (« vélo cargo »). Les vélos cargo constituent en effet un moyen de transport complémentaire permettant de substituer, surtout en milieu urbain, des trajets qui autrement seraient effectués en voiture.

Pour calculer la charge utile du cycle, il faut soustraire la masse du véhicule de la masse maximale autorisée du véhicule. Le résultat représente la charge utile.

Par « possibilités de transport qui sont indissociables du cycle », il y a lieu d'entendre par exemple des caisses ou des bennes. Ne sont pas à considérer comme des possibilités de transport indissociables des remorques pour vélos.

Concernant le point 2° :

Il est proposé d'ajouter la possibilité de subventionner les systèmes collectifs de gestion intelligente de charge et l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système. Il s'agit de financer l'installation et l'équipement de l'immeuble à hauteur de 50% hTVA, avec un plafond de 25 000 euros, afin de pouvoir inciter notamment les copropriétés à prendre une approche globale à l'installation d'une infrastructure de charge, ce qui est préférable d'un point de vue technique, économique et administratif. Les modalités précises de la subvention et son interaction avec la subvention pour les bornes de charge individuelles seront définies par voie de règlement grand-ducal.

Amendement 2 portant insertion d'un nouvel article 17 du projet de loi

À la suite du nouvel article 16 (ancien article 15) du projet de loi, il est inséré un nouvel article 17 libellé comme suit :

« Art. 17.

Au tableau de l'annexe I, à la troisième ligne de la première colonne, de la même loi, les termes « Raffinage de pétrole » sont remplacés par ceux de « Raffinage d'huile ». »

Commentaire de l'amendement 2

Cet amendement fait suite au rectificatif à la directive (UE) 2023/959 publié au Journal officiel de l'Union européenne le 22 mars 2024 (JO L, 2024/90176, 22.3.2024).

Amendement 3 portant insertion d'un nouvel article 18 du projet de loi

À la suite du nouvel article 17 du projet de loi, il est inséré un nouvel article 18 libellé comme suit :

« Art. 18.

Au tableau de l'annexe III, à la seconde ligne de la première colonne, de la même loi, les termes « Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : » sont remplacés par ceux de « Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications nécessaires de ces définitions, comme suit : ». »

Par conséquent, l'ancien article 16 du projet de loi devient le nouvel article 19.

Commentaire de l'amendement 3

Cet amendement fait suite au rectificatif à la directive (UE) 2023/959 publié au Journal officiel de l'Union européenne le 22 mars 2024 (JO L, 2024/90176, 22.3.2024).

L'ancien article 16 du projet de loi relatif à l'entrée en vigueur devient le nouvel article 19.

Exposé des motifs

Les présents amendements gouvernementaux visent à modifier le projet de loi n°8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le projet de loi n°8365 a comme objectif de transposer en droit luxembourgeois les dispositions de la directive (UE) 2023/959¹ relative au système d'échange de quotas d'émission, dont le délai de transposition est fixé au 30 juin 2024. L'avant-projet de loi a été approuvé par le Conseil de Gouvernement le 4 mars 2024 et le projet a été déposé à la Chambre des Députés le 26 mars 2024.

Les présents amendements s'inscrivent dans le cadre de la poursuite et réforme partielle des régimes d'aides financières « Klimabonus ». Premièrement, ils visent à introduire une nouvelle aide financière pour l'achat de « vélos cargo ».

Deuxièmement, ils visent à ajouter la possibilité de subventionner les systèmes collectifs de gestion intelligente de charge dédiée au chargement de véhicules électriques et l'équipement des immeubles collectifs existants en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système.

La charge à domicile est en effet un pilier très important de la mobilité électrique. Pour que l'électromobilité soit mieux acceptée, la recharge à domicile doit être facilitée. Dans les maisons unifamiliales disposant d'un emplacement de stationnement privé, cela se fait facilement grâce entre autres aux subventions étatiques en place et aux offres attractives des constructeurs et des concessionnaires automobiles.

L'installation d'infrastructures de charge dans les résidences et dans d'autres bâtiments en copropriété existants nécessite dans tous les cas une certaine coordination entre les copropriétaires et, idéalement, un système collectif de gestion intelligente de charge afin d'utiliser au mieux la puissance de raccordement limitée de l'immeuble et d'éviter des coûts inutiles lors de l'installation. En particulier, il arrive souvent que tous les propriétaires ne souhaitent pas installer une borne de recharge en même temps, mais que les travaux préparatoires doivent être coordonnés afin de permettre une mise en œuvre progressive aussi efficace que possible en termes de coûts et d'administration. Ainsi, il est préférable d'un point de vue technique, économique et administratif de prévoir un système de gestion de la charge capable de gérer dès le départ l'ensemble des besoins futurs du bâtiment en matière d'infrastructure de charge. Ceci revient à préparer l'installation électrique du bâtiment à l'installation ultérieure d'un plus grand nombre de bornes dès l'installation de la première borne. Cette approche génère néanmoins des coûts parfois considérables, par exemple si le tableau électrique doit être modifié ou remplacé. Ces coûts ne devraient pas être supportés intégralement par le premier intéressé souhaitant installer une borne, mais devraient être répartis solidairement au sein de la copropriété avec un soutien approprié de l'Etat.

C'est pourquoi il est proposé d'étendre le régime d'aides existant pour l'installation de bornes de charge privées par une aide financière supplémentaire pouvant atteindre 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, avec un plafond de 25 000 euros, pour l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et l'équipement de l'immeuble en vue de l'installation de bornes de

¹ Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16 mai 2023, p. 134-202).

charges intégrées dans ce système. Les conditions et modalités d'octroi et de calcul de cette aide, tenant compte de l'hétérogénéité des coûts dans les résidences, seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Les présents amendements proposent également deux modifications mineures à l'annexe I de la loi modifiée du 15 décembre 2020 qui sont nécessaires pour se conformer au rectificatif à la directive (UE) 2023/959 publié au Journal officiel de l'Union européenne le 22 mars 2024. Ces modifications concernent des erreurs linguistiques dans la version française de la directive (UE) 2023/959, laquelle a servi de référence pour les travaux de transposition.

Fiche financière

Amendement 1^{er}

Concernant le point 1° : il est estimé que 500 vélos cargo seront acquis par année, ce qui engendrera un coût maximum de 850 000 euros entre octobre 2024 et juin 2026.

Concernant le point 2° : partant d'un stock de 24 000 immeubles à appartements et immeubles semi-résidentiels, en supposant que la moitié serait éligible dans le présent contexte, et assumant un taux d'équipement de cinq pour cent par an avec un montant moyen du subside de 5 000 euros, l'impact budgétaire de la subvention pourrait s'élever à 3 millions d'euros par an. Cet impact pourra être partiellement compensé par une réduction de la subvention par borne en vertu du règlement grand-ducal modifiée du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques, qui tient aujourd'hui partiellement compte des coûts communs.

Amendements 2 et 3

Les amendements 2 et 3 n'ont pas d'impact sur le budget de l'État.

Version coordonnée du projet de loi N°8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Art. 1^{er}.

L'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat est modifié comme suit :

1° Au point 27°, les termes « un navire de ravitaillement en mer » sont remplacés par ceux de « un navire de haute mer » ;

2° Au point 30°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

3° À la suite du point 30°, sont insérés les points 31° et 32° nouveaux libellés comme suit :

« 31° « carburant » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, tout produit énergétique visé à l'article 415, paragraphe 1^{er}, de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005, en ce compris les carburants énumérés à l'article 419 de ladite annexe, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé aux articles 416 et 417 de ladite annexe, y compris pour la production d'électricité ;

32° « mise à la consommation » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, la mise à la consommation telle qu'elle est définie à l'article 6, paragraphe 2, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publié par le règlement ministériel précité du 18 mars 2010. »

Art. 2.

L'article 8, paragraphe 2, de la même loi est modifié comme suit :

1° Les termes « de l'avis » sont remplacés par ceux de « des avis » ;

2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, alinéa 2 », il est inséré une virgule.

Art. 3.

À l'article 10, paragraphe 2, de la même loi, la référence aux articles « 9 et 10 » est remplacée par celle aux articles « 8 et 9 ».

Art. 4.

À la suite de l'article 12 de la même loi, sont insérés les articles 12*bis* et 12*ter* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 12*bis*. Plan social pour le climat

(1) Le ministre et le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions élaborent conjointement l'avant-projet de plan social pour le climat.

Les ministres visés à l'alinéa 1^{er} transmettent cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1^{er} endéans les deux mois suivant leur transmission.

L'avant-projet de plan social pour le climat est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations.

(2) Le projet de plan social pour le climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte des avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 12ter. Mise à jour du plan social pour le climat

À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan social pour le climat. Les dispositions de l'article 12bis s'appliquent à la mise à jour du plan social pour le climat en cas de dépassement du seuil visé à l'article 18, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060. »

Art. 5.

L'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, de la même loi est modifié comme suit :

- 3° La lettre c) est complétée comme suit : « Toutefois, ce plafond est porté à 1 000 euros lorsque le cycle à pédalage assisté électrique ou le cycle permet de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, dispose d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présente des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ; » ;
- 4° À la suite de la lettre c), il est inséré une lettre d) nouvelle libellée comme suit : « d) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 25 000 euros, de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et de l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système ».

Art. 5 6.

L'article 22, paragraphe 2, première phrase, de la même loi est modifié comme suit :

- 1° La référence à l'article « 17 » est remplacée par celle à l'article « 35 » ;
- 2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, point 2° », il est inséré une virgule.

Art. 6 7.

À l'article 25, paragraphe 3, de la même loi, les termes « du ministre » sont remplacés par ceux de « de l'administration ».

Art. 7 8.

À l'article 26, paragraphe 1^{er}, première phrase, de la même loi, les termes « le ministre » sont remplacés par ceux de « l'administration ».

Art. 8 9.

L'article 36 de la même loi est complété par un paragraphe 4 nouveau libellé comme suit :

« (4) Jusqu'au 31 décembre 2023, les combustibles solides et gazeux, produits à partir de la biomasse et utilisés pour la production d'énergie, pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir une preuve au sens de l'article 14 du règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, sont présumés conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre visés à l'article 38, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, tel que modifié, si pour les combustibles concernés, l'exploitant d'installation joint à sa déclaration tous les éléments de preuve :

1° démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour obtenir ou émettre au plus vite les preuves nécessaires, et les raisons pour lesquelles il n'a pas été raisonnablement possible de les obtenir ;

2° démontrant les raisons pour lesquelles il n'a pas pu développer d'alternatives raisonnables pour accéder à d'autres sources de biomasse pour lesquelles une preuve aurait pu être obtenue ;

3° démontrant dans quelle mesure la biomasse concernée offre des caractéristiques qui lui permettent de répondre aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en fournissant également le bilan massique. »

Art. 9 10.

L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est complété comme suit : « La perception de ces frais de gestion se fait selon les modalités prévues à l'article 42, paragraphe 5, alinéa 4. Les frais de gestion sont portés directement en recette au fonds dont question au chapitre III. » ;

2° Au paragraphe 1*bis*, la première phrase est remplacée par la phrase suivante : « Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'installations fixes, les comptes de dépôt

d'exploitants d'aéronefs, les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées. » ;

3° Au paragraphe *1quater*, les termes « et détenir » sont supprimés.

Art. ~~10~~ 11.

À l'article *41bis*, première phrase, de la même loi, les termes « , à la délivrance » sont supprimés.

Art. ~~11~~ 12.

L'article *41ter* de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, la référence aux « paragraphes 2 et 3 » est remplacée par celle aux « articles *41quater* et *41quinquies*, paragraphe 1^{er} » ;

2° Les paragraphes 2 à 6 sont supprimés, faisant du paragraphe 1^{er} un paragraphe unique.

Art. ~~12~~ 13.

À la suite de l'article *41ter* de la même loi, sont insérés les articles *41quater*, *41quinquies*, *41sexies*, *41septies*, *41octies*, *41nonies*, *41decies* et *41undecies* nouveaux libellés comme suit :

« Art. *41quater*. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(2) Les entités réglementées soumettent leur demande d'autorisation au ministre au plus tard le 31 octobre 2024 ou au moins deux mois avant le début de l'exercice des activités visées à l'annexe III.

Art. *41quinquies*. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 41*decies*, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(3) Sur demande motivée de l'administration, l'entité réglementée délivre les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

(4) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

Art. 41*sexies*. Modifications concernant la nature des activités ou des carburants mis à consommation

Au moins deux mois à l'avance, l'entité réglementée informe l'administration de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41*septies*. Transfert et reconnaissance de quotas

(1) Les quotas relevant de la présente section peuvent être transférés entre :

1° personnes dans l'Union européenne ;

2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas relevant de la présente section délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant aux entités réglementées.

Art. 41octies. Restitution et annulation de quotas

(1) À partir du 1^{er} janvier 2028, l'entité réglementée restitue au plus tard le 31 mai de chaque année une quantité de quotas relevant de la présente section égale aux émissions SEQE totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 41decies.

Le ministre annule les quotas relevant de la présente section restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions SEQE totales de l'année 2028 lorsque la Commission européenne publie un avis au Journal officiel de l'Union européenne conformément à l'article 30 duodecies, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Les quotas relevant la présente section peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

Art. 41nonies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions SEQE correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III.

Chaque entité réglementée déclare les émissions SEQE visées à l'alinéa 1^{er} au ministre au cours de l'année suivante, à partir de 2026, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) À compter du 1^{er} janvier 2028, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare au ministre la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu de la présente section qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente, conformément aux exigences et aux modèles précisés dans les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 30 septies, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41ter au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

(4) Les entités réglementées déterminent et documentent de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la

combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées.

(5) Les entités réglementées, dont les émissions SEQE annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, peuvent demander au ministre des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 41decies. Vérification des émissions SEQE et accréditation des vérificateurs

(1) Les déclarations présentées par les entités réglementées en application de l'article 41nonies sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.

(2) Une entité réglementée, dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 30 avril de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cette entité réglementée ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

(3) Au moins une semaine à l'avance, les entités réglementées communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 41undecies. Références

Les articles 35, 38, 39, 40 et 41 s'appliquent aux émissions SEQE, aux entités réglementées et aux quotas couverts par la présente section. À cette fin :

1° toute référence aux émissions SEQE est lue comme une référence aux émissions SEQE relevant de la présente section ;

2° toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant de la présente section ;

3° toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant de la présente section ;

4° la référence à l'article 26, paragraphes 1^{er} et 2, figurant à l'article 41, paragraphe 2, point 2°, est lue comme une référence à l'article 41sexies. »

Art. 13 14.

L'article 42 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er} sont apportées les modifications suivantes :

- a) À la suite des termes « l'article 23 », sont insérés les termes « ou à l'article 41ter » ;
 - b) Le terme « l'exploitant d'aéronefs » est remplacé par celui de « l'entité réglementée » ;
- 2° Au paragraphe 2, les termes « l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs ou l'entité réglementée » ;
- 3° Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :
- a) À la première phrase, les termes « Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « Tout exploitant, exploitant d'aéronef, compagnie maritime ou entité réglementée » ;
 - b) À la deuxième et à la troisième phrases, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;
- 4° Au paragraphe 5 sont apportées les modifications suivantes :
- a) À l'alinéa 2, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur, le représentant en douane indirect ou l'entité réglementée » ;
 - b) À l'alinéa 3, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;
 - c) À l'alinéa 4, à la suite des termes « l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA », il est inséré un point.

Art. 14 15.

L'article 43 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le paragraphe suivant :

« (1) En cas de non-respect des dispositions des articles 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37, 40, paragraphe 3, 41ter, 41quater, paragraphe 2, 41quinquies, paragraphe 3, 41sexies, 41septies, 41octies, 41nonies, et 41decies, le ministre peut, selon le cas :

1° impartir à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef, à la compagnie maritime ou à l'entité réglementée un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans ;

2° faire suspendre, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation, d'une activité aérienne ou de l'activité d'une entité réglementée par mesure provisoire ou faire fermer l'installation ou l'entrepôt, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1^{er}.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1^{er}, ces dernières sont levées. » ;

- 2° Au paragraphe 2, à la suite du terme « l'exploitant », sont insérés les termes « ou à l'entité réglementée » ;
- 3° Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :
- a) La référence au « paragraphe 1^{er} premier tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 1° » ;
 - b) La référence au « paragraphe 1^{er} deuxième tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 2° » ;
- 4° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs, des compagnies maritimes et des entités réglementées ».

Art. 15 16.

À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

- 1° Au point 1°, à la suite de la référence à « l'article 34, paragraphe 10 », il est inséré une virgule ;
- 2° Au point 2°, la référence à « l'article 12, 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précitée » est remplacée par celle à « l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précitée » ;
- 3° Au point 4°, la référence à « l'article 25, paragraphe 3 » est remplacée par celle à « l'article 25, paragraphe 3, ou à l'article 41quinquies, paragraphe 3, » ;
- 4° Le point 5° est remplacé par le point suivant :
- « 5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2, ou à l'article 41sexies n'informe pas l'administration des changements ou modifications y visés » ;
- 5° Le point 6° est remplacé par le point suivant :
- « 6° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 4, ou à l'article 41octies, paragraphe 1^{er}, ne restitue pas les quotas avant l'écoulement des délais y visés » ;
- 6° Au point 10°, le point final est remplacé par un point-virgule ;
- 7° À la suite du point 10°, il est inséré un point 11° nouveau libellé comme suit :
- « 11° Toute personne qui par infraction à l'article 41nonies, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne déclare pas les émissions SEQE conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 16 17.

Au tableau de l'annexe I, à la troisième ligne de la première colonne, de la même loi, les termes « Raffinage de pétrole » sont remplacés par ceux de « Raffinage d'huile ».

Art. 17 18.

Au tableau de l'annexe III, à la seconde ligne de la première colonne, de la même loi, les termes « Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : » sont remplacés par ceux de « Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications nécessaires de ces définitions, comme suit : ».

Art. 16. 19.

La présente loi entre en vigueur le 30 juin 2024, à l'exception :

- 1° de l'article 8 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;
- 2° de l'article 9, point 3°, qui produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ;
- 3° des articles 13, 14 et 15 qui entrent en vigueur le quatrième jour qui suit celui de la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

[...]

Chapitre 3. Fonds climat et énergie

Art. 13. Fonds climat et énergie

(1) Il est institué un fonds spécial sous la dénomination de « Fonds climat et énergie », appelé « fonds » par la suite. Le fonds reprend les avoirs dont dispose le Fonds climat et énergie créé par l'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et reprend ses actifs au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Le financement des projets se fait sur décision du ministre.

Le financement des projets se fait conformément à la programmation financière pluriannuelle telle que prévue par la loi modifiée du 12 juillet 2014 relative à la coordination et à la gouvernance des finances publiques.

(3) Le fonds a pour objet de contribuer au financement :

1° des mesures nationales qui sont mises en œuvre pour lutter contre le changement climatique, et pour promouvoir les énergies renouvelables ;

2° des mesures de lutte contre le changement climatique dans les pays en développement ; et

3° des mécanismes de flexibilité créés par le protocole de Kyoto et par l'Accord de Paris, ceux prévus par la décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les Etats membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de l'Union en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020, ainsi que ceux prévus par le règlement (UE) 2018/842 précité.

Art. 14. Investissements éligibles

(1) Le fonds intervient dans les domaines suivants :

1° projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions ;

2° mesures d'adaptation aux changements climatiques ;

3° frais d'un programme de réduction des émissions par une subvention variable annuelle, une prime unique, les frais des conseillers climat ainsi que les frais de fonctionnement dans le cadre d'un tel programme, selon les critères, modalités et montants maxima fixés par la loi du 25 juin 2021 portant création d'un pacte climat 2.0 avec les communes ;

4° financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement ;

5° financement de projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique dans les pays en développement et au Luxembourg ;

6° échange de droits d'émission et projets communs concernant la réduction des émissions dans le cadre d'un accord avec un ou plusieurs pays respectivement une ou plusieurs entités privées ;

7° activités de projet de mise en œuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l'OCDE et les pays à économie de transition, y compris l'achat et la vente de droits d'émission ;

8° activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en développement, l'achat et la vente de droits d'émission ;

9° mécanisme de réduction des émissions prévu par l'Accord de Paris ;

10° participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement lesdits activités et projets communs ;

11° mécanisme de compensation tel que prévu par l'article 7 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

12° mesures de coopération prévues par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE et par la directive 2018/2001/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ;

13° projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la promotion de la construction et de l'habitat durables ;

14° projets, actions et mesures visant la finance durable ; et

15° la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ à travers :

a) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, de l'acquisition d'un :

i) véhicule automoteur électrique pur ;

ii) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;

iii) véhicule automoteur électrique hybride rechargeable dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre.

b) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 1 650 euros, de l'acquisition et de l'installation d'une borne de charge dédiée au chargement de véhicules électriques raccordée au réseau de distribution basse tension ;

c) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 600 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle. **Toutefois, ce plafond est porté à 1 000 euros lorsque le cycle à pédalage assisté électrique ou le cycle permet de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, dispose d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présente des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ;**

d) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 25 000 euros, de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge et de l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charges intégrées dans ce système.

(2) Le fonds intervient :

1° soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 1 à 5 et 7 à 14, sous la forme :

i) d'investissements;

ii) d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement ;

iii) d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet, y compris des projets pilotes ;

iv) d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions et d'énergies renouvelables ; ou

v) de participations financières directes.

2° soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission de gaz à effet de serre ou par leur transfert statistique entre pays.

(3) La limite de quarante pour cent prévue à l'article 46, dernier alinéa, de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

Art. 15. Alimentation du fonds

(1) Le fonds est alimenté par :

1° des dotations budgétaires annuelles ;

2° des dotations spécifiques à charge du budget de l'Etat ;

3° le produit de la vente de crédits d'émissions SEQE ;

4° des dons ;

5° par une partie du droit d'accise autonome additionnel dénommé « Taxe CO2 » ;

6° une partie du produit de la taxe sur les véhicules routiers fixée au budget ; et

7° les contributions forfaitaires et les pénalités sous le mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique.

8° les recettes de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation.

(2) Les recettes prévues aux points 2 à 8 sont portées directement en recettes au fonds.

[...]

ANNEXE I

Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi.

2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.

3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul.

4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.

5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.

6. Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

Activités	Gaz à effet de serre
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)	Dioxyde de carbone
À partir du 1 ^{er} janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	

Raffinage de pétrole Raffinage d'huile, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone

Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H ₂) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na ₂ CO ₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO ₃)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Aviation Vols entre aéroports situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 <i>bis</i> , paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 <i>bis</i> , paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 <i>quater</i> , de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aéroports qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :	Dioxyde de carbone

1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

- a) vol d'État ;
- b) vols humanitaires ;
- c) vols médicaux ;
- d) vols militaires ;
- e) vols de lutte contre le feu ;
- f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.

Sont exclus de cette définition :

1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;

2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;

3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ;

4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;

5° les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;

<p>6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;</p> <p>7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ;</p> <p>8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ;</p> <p>9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ;</p> <p>10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :</p> <p>a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;</p> <p>b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an.</p> <p>Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ;</p> <p>11° du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ;</p> <p>12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ;</p> <p>13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.</p>	
<p>Transport maritime</p> <p>Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1^{er bis}, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1^{er ter}, dudit règlement</p>	<p>Dioxyde de carbone</p> <p>À partir du 1^{er} janvier 2026, méthane et oxyde nitreux</p>

--	--

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4bis

Activité	Gaz à effet de serre
<p>Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité :</p> <p>1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 bis de la directive 2003/87/CE précitée ;</p> <p>2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;</p> <p>3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.</p> <p>Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent :</p> <p>Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications nécessaires de ces définitions, comme suit :</p> <p>1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ;</p> <p>2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>

- | | |
|---|--|
| <p>3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;</p> <p>4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).</p> | |
|---|--|

Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre :

- 1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point a), de la présente annexe ;
- 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK

 La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](http://www.adobe.com).

Ministre responsable : Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Projet de loi ou amendement : Amendements gouvernementaux au projet de loi n°8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
3. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Les présents amendements se proposent d'aider les ménages et les entreprises par des mesures spécifiques visant la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faible émissions de CO2.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

non applicable aux présents amendements

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Les présents amendements visent à contribuer à la promotion des véhicules routiers à zéro ou faible émissions de CO2 et soutiendront ainsi une mobilité et une production plus respectueuse de l'environnement.



4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

Les amendements soutiennent les entreprises impliquées dans la vente des "vélos cargos" et la mise en place de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge dédiée au chargement de véhicules électriques.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

non applicable aux présents amendements

6. Assurer une mobilité durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

Les amendements visent à soutenir l'électromobilité et la mobilité douce.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

Les amendements visent à soutenir l'électromobilité et la mobilité douce plus respectueuse de l'environnement et des ressources naturelles.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

Les amendements visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la mobilité.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

non applicable aux présents amendements

10. Garantir des finances durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

non applicable aux présents amendements

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante



En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**



Rectificatif à la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 130 du 16 mai 2023)

1. Page 194, article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa, point a):

au lieu de: «a) l'article 1^{er}, point 3), points e bis) à a decies), de la présente directive;»

lire: «a) l'article 1^{er}, point 3) d), de la présente directive concernant l'article 3, points a sexies) à a decies), de la directive 2003/87/CE tels qu'ils ont été ajoutés par ce point;».

2. Page 196, à l'annexe, point 1) concernant l'annexe I, point c) ii):

au lieu de: «Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées;»

lire: «Raffinage d'huile, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées.»

3. Page 198, à l'annexe, point 3) concernant l'annexe III, tableau «ACTIVITÉ COUVERTE PAR LE CHAPITRE IV bis», deuxième alinéa, chapeau:

au lieu de: «Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent:»,

lire: «Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications nécessaires de ces définitions, comme suit.».

