



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 31/2025-1

30 juin 2025

Climat - amendements

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Informations techniques :

N° du projet : 31/2025

Remise de l'avis : meilleurs délais

Ministère compétent : Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Commission : « Affaires sociales, sécurité et santé au travail et environnement »



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.

L'objet du projet de loi n° 8365 est de transposer 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. Il prévoit également les mesures nécessaires à la mise en œuvre du règlement (UE) 2023/955 instituant un Fonds social pour le climat².

Ces amendements s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme du régime d'aides financières « Klimabonus Mobilité » et visent, en premier lieu, à faire suite aux observations du Conseil d'État formulées dans ses avis complémentaires du 5 juillet 2024, du 10 décembre 2024 et du 11 mars 2025.

Dans son avis complémentaire du 5 juillet 2024, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs du projet de loi d'introduire une base légale pour les régimes d'aides financières financées par le Fonds climat énergie qui soit conforme aux prescrits constitutionnels.

En dates du 4 septembre 2024 et du 29 janvier 2025, le Conseil de Gouvernement a adopté des amendements gouvernementaux visant à faire suite à ces avis pour ce qui concerne le « Klimabonus Mobilité », c'est-à-dire les aides financières visées par le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 - portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ - modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans son troisième avis complémentaire du 11 mars 2025, le Conseil d'État a retenu que les amendements gouvernementaux précités ne suffisent pas à conférer une base légale suffisante au régime d'aides « Klimabonus Mobilité ». Les présents amendements gouvernementaux se proposent de faire suite aux observations du Conseil d'État et de conférer au régime d'aides susvisé une base légale conforme à la Constitution.

Il est également proposé que des véhicules de démonstration soient éligibles pour une aide financière sous condition que le professionnel de la vente ait été le premier et unique propriétaire précédent du véhicule et que le requérant de l'aide financière acquière le véhicule au plus tard vingt-quatre mois après sa première mise en circulation. À défaut d'une telle disposition, les voitures de démonstration non vendues endéans les douze mois à partir de leur première immatriculation risqueront de ne pas trouver un second acquéreur au Luxembourg. Deuxièmement, les amendements visent à aligner les délais d'introduction des demandes s'appliquant aux personnes morales de droit privé à celles

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).

² 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 (JO L 130 du 15 mai 2023, p. 1-51).



applicables aux personnes physiques. Cette disposition vise à éviter que des personnes morales de droit privé soient tenues de « préfinancer » le montant de l'aide financière. Enfin, en ce qui concerne les véhicules d'occasion, il est proposé que l'aide financière, en sus du cas de figure général dans lequel le requérant de l'aide financière acquiert un tel véhicule âgé d'au minimum trois ans, puisse également être allouée dans les mêmes conditions en cas de changement de détenteur du véhicule, sans que le véhicule ne fasse l'objet d'un changement de propriétaire. Cette disposition vise à encourager le leasing en « deuxième cycle » et à contribuer à maintenir les véhicules électriques plus longtemps dans le parc luxembourgeois.

Dans un objectif de simplification administrative et d'accélération des procédures, il est également proposé de prévoir, dans le cadre de l'instruction des demandes d'aides financières, un accès direct de l'Administration de l'environnement aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.



Amendements gouvernementaux

Amendement 1^{er}

Il est inséré un nouvel article 5 au projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, libellé comme suit :

« Art. 5.

Les articles 13 à 15 de la même loi forment une nouvelle section 1^{re} du chapitre 3, intitulée comme suit : « Section 1^{re}. Fonds ». »

Par conséquent, les articles suivants du projet de loi sont renumérotés.

Amendement 2

Le nouvel article 6, ancien article 5, du même projet de loi est modifié comme suit :

« Art. 6.

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

- 1° À la lettre a), les termes « de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, » sont remplacés par celui de « partielle » ;
- 2° À la lettre b), les termes « 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 » sont remplacés par ceux de « partielle des coûts d'acquisition et d'installation de bornes de charge pour véhicules électriques ainsi que des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge déterminés par une disposition légale » ;
- 3° La lettre c) est remplacée par le texte suivant :
 - « c) la prise en charge partielle de :
 - i) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;
 - ii) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle ».

Amendement 3



Il est inséré un nouvel article 7 au projet de loi, libellé comme suit :

« Art. 7.

À la suite de l'article 15 de la même loi, il est inséré une nouvelle section 2 du chapitre 3, comprenant les articles *15bis* à *15undecies*, libellée comme suit :

« Section 2. Aides financières

Sous-section 1^{re}. Véhicules routiers neufs

Art. 15bis. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et dans la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants, tels que définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène ;
- 3° les véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables avec des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 50 g/km.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Luxembourg.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.

(3) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

- 1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, intervient au plus tard le 30 juin 2026 inclusivement ;
- 2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2027 inclusivement.

(4) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :



- 1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement ;
- 2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021 inclusivement.

Toutefois, la date limite de la première mise en circulation visée à l'alinéa 1^{er}, point 2°, est portée au 31 décembre 2023 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :

- 1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe au plus tard le 30 septembre 2021 inclusivement ;
- 2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement.

(5) L'aide financière n'est allouée que pour un véhicule qui n'a pas encore été immatriculé à l'étranger.

L'aide financière n'est allouée que si l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière a lieu au plus tard six mois après la première mise en circulation du véhicule. Ce délai de six mois est porté à douze mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022. Il est porté à vingt-quatre mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024 et sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise disposant d'une autorisation d'établissement pour activité et services commerciaux de vente de véhicules au sens de l'article 8^{quater} de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(6) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de sept mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à douze mois. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à sept mois.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à douze mois.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les trente-six mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à trente-six mois.



(7) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 3°, l'aide financière ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, a souscrit, avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 pour cent de sources renouvelables.

(8) Les émissions de CO₂ visées au paragraphe 1^{er}, point 3°, sont celles correspondant au cycle d'essai standardisé combiné, telles que reprises soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers. Pour les véhicules mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, ci-après le « WLTP », est prise en compte.

Art. 15ter. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 1°, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 11 mai 2020 et le 31 décembre 2023 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule ;
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- 2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant simultanément les conditions suivantes :



- a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre ;
 - b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
 - c) la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2022 et le 30 septembre 2024 inclusivement ;
- 3° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;
- 4° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1°, 2° et 3 ;
- 5° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;
- 6° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheure/kilomètre ;
- 2° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;
- 3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant une des conditions suivantes :
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;



b) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

4° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2°, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

(3) Pour les véhicules visés à l'article 15*bis*, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 2 500 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

(4) La consommation d'énergie électrique visée au paragraphe 1^{er} est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP, telle que reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.



La puissance nette maximale du système de propulsion visée au paragraphe 1^{er} est celle reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Art. 15^{quater}. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de location ou de leasing a débuté. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Les délais visés aux alinéas 1^{er} et 2 ne sont pas d'application lorsque :

- 1° le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule ; ou
- 2° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. Ce délai est porté à quatre ans lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} juillet 2024.

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement des délais visés à l'article 15^{bis}, paragraphe 6.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin dans les sept mois après la date à laquelle il a débuté, sauf si le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, ce même délai précité est porté à trente-six mois.



Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 2. Véhicules d'occasion

Art. 15quinquies. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants âgés d'au minimum trois années au moment de l'acquisition :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène.

L'aide financière est allouée pour des voitures automobiles à personnes et des camionnettes.

Pour les véhicules définis aux alinéas 1^{er} et 2 faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière est également allouée en cas de changement de détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

(3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière.

De même, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à un délai de vingt-quatre mois.

(4) L'aide financière est allouée pour les véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de location ou de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. Elle n'est pas due lorsque le contrat de vente est conclu entre deux personnes qui font partie du même ménage.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Toutefois, un véhicule pour lequel une aide financière a été allouée au titre de la sous-section 1^{re} du présent chapitre peut faire l'objet d'une aide financière au titre de la présente sous-section.

Art. 15sexies. Montants

Pour les véhicules visés à l'article 15quinquies, paragraphe 1^{er}, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.



Art. 15septies. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Ce délai de douze mois n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 1^{er}.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 2, sauf si le détenteur est devenu propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 3. Cycles

Art. 15octies. Conditions

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants :

- 1° les cycles ;
- 2° les cycles à pédalage assisté ;
- 3° les cycles à pédalage assisté électrique ou cycles permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle.



(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques résidant au Luxembourg qui acquièrent un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} pour leurs besoins personnels. Elle n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de cinq ans.

Pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, pour lesquels la facture est établie à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière est réservée aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.

(3) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Art. 15nonies. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, le montant de l'aide financière s'élève à 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 300 euros.

Toutefois, pour les véhicules pour lesquels la facture est établie entre le 11 mai 2020 et le 30 juin 2026 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 euros.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, sans toutefois dépasser 1 000 euros.

Art. 15decies. Modalités d'octroi

(1) Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard un an après l'acquisition du véhicule.

Sous-section 4. Accès aux données

Art. 15undecies. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées par la présente section et des contrôles y relatifs, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.



Par conséquent, les articles suivants du projet de loi sont renumérotés.

Amendement 4

Il est inséré un nouvel article 8 au projet de loi, libellé comme suit :

« Art. 8.

L'article 15*bis* de la même loi devient l'article 15*duodecies*. »

Par conséquent, les articles suivants du projet de loi sont renumérotés.

Amendement 5

Le nouvel article 23, ancien article 19, du même projet de loi est modifié comme suit :

« Art. 23.

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception :

- 1° de l'article 6, point 3°, introduisant un article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), point ii), dans la loi précitée du 15 décembre 2020 qui produit ses effets au 1^{er} octobre 2024 ;
- 2° de l'article 12 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;
- 3° de l'article 13, 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. »



Commentaire

Ad amendement 1^{er} :

Cet amendement, ensemble avec l'amendement 3, vise à diviser le chapitre 3 relatif au « Fonds climat et énergie » en deux sections, dénommées « Fonds » et « Aides financières ».

Ad amendement 2 :

Cet amendement concerne le point 15° du paragraphe 1^{er} de l'article 14 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat relatif aux interventions du « Fonds climat et énergie » en matière de promotion de véhicules routiers à zéro ou à faible émissions de CO₂.

En vue de l'insertion d'une nouvelle section « Aides financières » par l'amendement 3, certains redressements textuels mineurs sont devenus nécessaires. Les montants des aides financières concernées sont dorénavant fixés dans cette nouvelle section 2 du chapitre 3.

Ad amendement 3 :

Cet amendement vise à introduire une section 2 dénommée « Aides financières » dans le chapitre 3 relatif au « Fonds climat et énergie ».

L'objectif de cet amendement est de faire suite aux avis complémentaires du Conseil d'État du 5 juillet 2024, 10 décembre 2024 et 11 mars 2025. Dans ses avis précités, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs du projet de loi d'introduire une base légale conforme à la Constitution pour les régimes d'aides financés par le Fonds climat énergie.

Cette nouvelle section, divisée en 3 sous-sections relatives aux catégories de véhicules subventionnés, reprend le régime actuellement prévu au règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 - portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ - modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il est prévu d'être modifié par le projet de règlement grand-ducal inscrit sous le n° SCL 61.876. Tous les éléments essentiels de ce régime d'aide sont désormais prévus au niveau d'une loi.

Il est prévu que les modalités d'octroi des aides peuvent être précisés par règlement grand-ducal. Conformément à l'article 117, paragraphes 4 et 5, de la Constitution et à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, ces modalités précisées par règlement grand-ducal ne consisteront qu'en des éléments non-essentiels.



Concernant le nouvel article 15*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, il y a lieu de préciser que les véhicules routiers neufs visés sont définis par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Additionnellement au régime prévu par le règlement grand-ducal précité du 7 mars 2019, il est proposé au nouvel article 15*bis*, paragraphe 5, alinéa 2, troisième phrase, que des véhicules exposés par des professionnels de la vente de véhicules (« véhicules de démonstration ») soient éligibles pour une aide financière sous condition que le professionnel de la vente précité ait été le premier et unique propriétaire précédent du véhicule et que le requérant de l'aide financière acquière le véhicule au plus tard vingt-quatre mois après sa première mise en circulation. À défaut d'une telle disposition, les voitures de démonstration non vendues endéans les douze mois à partir de leur première immatriculation risqueront de ne pas trouver un second acquéreur au Luxembourg. Cette disposition s'applique aux véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.

Concernant le nouvel article 15*quater*, paragraphe 2, alinéa 3, point 2°, il est proposé, pour les véhicules dont la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, d'aligner les dispositions s'appliquant aux personnes morales de droit privé à celles d'application aux personnes physiques, à savoir que les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière peuvent être introduites dès la première mise en circulation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière. Cette disposition évitera aux personnes morales de droit privé de devoir « préfinancer » le montant de l'aide financière.

Le nouvel article 15*quinquies*, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, prévoit que l'aide financière pour les véhicules d'occasion, en sus du cas de figure général où le requérant de l'aide financière acquiert un tel véhicule âgé d'au minimum trois ans, puisse également être allouée dans les mêmes conditions en cas de changement de détenteur du véhicule, sans que le véhicule ne fasse l'objet d'un changement de propriétaire. Cette disposition encouragera le leasing en « deuxième cycle » et contribuera à garder les véhicules électriques plus longtemps dans le parc luxembourgeois.

Le nouvel article 15*undecies*, dans un objectif de simplification administrative et d'accélération des procédures, prévoit un accès direct de l'Administration de l'environnement aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.

Ad amendement 4 :

Cet amendement n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad amendement 5 :

Cet amendement concerne la disposition transitoire du projet de loi.



La modification apportée au point 1°, lequel confère un effet rétroactif au 1^{er} octobre 2024 à la disposition relative à la nouvelle aide financière pour l'achat de « vélos cargos », fait suite à une observation du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 11 mars 2025.



Texte coordonné du projet de loi

Remarque préliminaire : ce texte coordonné du projet de loi reprend le projet d'amendements gouvernementaux (**figurant en caractères gras et soulignés**) et les modifications suite aux avis et avis complémentaires du Conseil d'État (figurant en caractères soulignés).

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 ~~dénommé~~ 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~~ loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise » ~~publié~~ publiée 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 *12bis* et *12ter* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 12bis. 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 est élaboré.~~

~~Les ministres visés à l'alinéa 1^{er} transmettent~~ Le ministre transmet cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent ~~aux ministres au~~ ministre 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.

Les articles 13 à 15 de la même loi forment une nouvelle section 1^{re} du chapitre 3, intitulée comme suit : « Section 1^{re}. Fonds ».

Art. 5 6.

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

1° À la lettre a), les termes « de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, » sont remplacés par celui de « partielle » ;



2° À la lettre b), les termes « 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 » sont remplacés par ceux de « partielle des coûts d'acquisition et d'installation de bornes de charge pour véhicules électriques ainsi que des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge déterminés par une disposition légale » ;

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 ; »~~ ; remplacée par le texte suivant :

« c) la prise en charge partielle de :

- i) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;
- ii) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle. »

Art. 7.

À la suite de l'article 15 de la même loi, il est inséré une nouvelle section 2 du chapitre 3, comprenant les articles 15bis à 15undecies, libellée comme suit :

« Section 2. Aides financières

Sous-section 1^{re}. Véhicules routiers neufs

Art. 15bis. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et dans la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants, tels que définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène ;



3° les véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables avec des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 50 g/km.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Luxembourg.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.

(3) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, intervient au plus tard le 30 juin 2026 inclusivement ;

2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2027 inclusivement.

(4) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement ;

2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021 inclusivement.

Toutefois, la date limite de la première mise en circulation visée à l'alinéa 1^{er}, point 2°, est portée au 31 décembre 2023 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :

1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe au plus tard le 30 septembre 2021 inclusivement ;

2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement.

(5) L'aide financière n'est allouée que pour un véhicule qui n'a pas encore été immatriculé à l'étranger.

L'aide financière n'est allouée que si l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière a lieu au plus tard six mois après la première mise en circulation du véhicule. Ce délai de six mois est porté à douze mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022. Il est porté à vingt-quatre mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente du véhicule se situe à partir



du 1^{er} octobre 2024 et sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise disposant d'une autorisation d'établissement pour activité et services commerciaux de vente de véhicules au sens de l'article 8^{quater} de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(6) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de sept mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à douze mois. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à sept mois.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à douze mois.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les trente-six mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à trente-six mois.

(7) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 3^o, l'aide financière ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, a souscrit, avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 pour cent de sources renouvelables.

(8) Les émissions de CO₂ visées au paragraphe 1^{er}, point 3^o, sont celles correspondant au cycle d'essai standardisé combiné, telles que reprises soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers. Pour les véhicules mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, ci-après le « WLTP », est prise en compte.

Art. 15ter. Montants



(1) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 1°, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;**
- 2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.**

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 11 mai 2020 et le 31 décembre 2023 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule ;**
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.**

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;**
- 2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant simultanément les conditions suivantes :**
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre ;**
 - b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;**
 - c) la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2022 et le 30 septembre 2024 inclusivement ;**
- 3° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;**



- 4° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1°, 2° et 3 ;
- 5° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;
- 6° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheure/kilomètre ;
- 2° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;
- 3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant une des conditions suivantes :
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
 - b) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

- 4° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;
- 5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 2°, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.



Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

(3) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 2 500 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

(4) La consommation d'énergie électrique visée au paragraphe 1^{er} est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP, telle que reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

La puissance nette maximale du système de propulsion visée au paragraphe 1^{er} est celle reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Art. 15quater. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.



(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de location ou de leasing a débuté. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Les délais visés aux alinéas 1^{er} et 2 ne sont pas d'application lorsque :

- 1° le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule ; ou
- 2° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. Ce délai est porté à quatre ans lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} juillet 2024.

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement des délais visés à l'article 15bis, paragraphe 6.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin dans les sept mois après la date à laquelle il a débuté, sauf si le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, ce même délai précité est porté à trente-six mois.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 2. Véhicules d'occasion

Art. 15quinquies. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de



subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants âgés d'au minimum trois années au moment de l'acquisition :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène.

L'aide financière est allouée pour des voitures automobiles à personnes et des camionnettes.

Pour les véhicules définis aux alinéas 1^{er} et 2 faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière est également allouée en cas de changement de détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

(3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière.

De même, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à un délai de vingt-quatre mois.

(4) L'aide financière est allouée pour les véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de location ou de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. Elle n'est pas due lorsque le contrat de vente est conclu entre deux personnes qui font partie du même ménage.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Toutefois, un véhicule pour lequel une aide financière a été allouée au titre de la sous-section 1^{re} du présent chapitre peut faire l'objet d'une aide financière au titre de la présente sous-section.

Art. 15sexies. Montants

Pour les véhicules visés à l'article 15quinquies, paragraphe 1^{er}, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

Art. 15septies. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.



(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Ce délai de douze mois n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 1^{er}.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 2, sauf si le détenteur est devenu propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 3. Cycles

Art. 15octies. Conditions

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants :

1° les cycles ;

2° les cycles à pédalage assisté ;

3° les cycles à pédalage assisté électrique ou cycles permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques résidant au Luxembourg qui acquièrent un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} pour leurs besoins personnels. Elle n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de cinq ans.

Pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, pour lesquels la facture est établie à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière est réservée aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.



(3) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3^o, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Art. 15nonies. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, le montant de l'aide financière s'élève à 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 300 euros.

Toutefois, pour les véhicules pour lesquels la facture est établie entre le 11 mai 2020 et le 30 juin 2026 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 euros.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, point 3^o, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, sans toutefois dépasser 1 000 euros.

Art. 15decies. Modalités d'octroi

(1) Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard un an après l'acquisition du véhicule.

Sous-section 4. Accès aux données

Art. 15undecies. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées par la présente section et des contrôles y relatifs, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.

Art. 8.

L'article 15bis de la même loi devient l'article 15duodecies.



Art. 6 9.

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. 7 10.

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

Art. 8 11.

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. 9 12.

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. ~~10~~ 13.

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 *1bis*, 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. ~~11~~ 14.

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

Art. ~~12~~ 15.

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~~ abrogés, faisant du paragraphe 1^{er} un ~~paragraphe~~ alinéa unique.

Art. ~~13~~ 16.

~~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 :~~

L'article *41quater* de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« 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. 14 17.

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

« Art. 41^{quinquies}. 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. 41sexies. 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. 41septies. 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~~ correspondant 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 ~~telles que modifiées 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. 15 18.

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~~ Les termes « l'exploitant d'aéronefs » ~~est remplacé par celui~~ sont remplacés par ceux 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, première phrase, à la suite des termes « l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA », il est inséré un point.

Art. ~~16~~ 19.

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, 41^{ter}, 41^{quater}, paragraphe 2, 41^{quinquies}, paragraphe 3, 41^{sexies}, 41^{septies}, 41^{octies}, 41^{nonies} et 41^{decies}, 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~~ des termes « 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. ~~17~~ 20.

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~~ précité » est remplacée par celle à « l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 ~~précitée~~ précité » ;

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 41~~quinquies~~, 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 41~~sexies~~ 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 41~~octies~~, 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 41~~nonies~~, 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. ~~18~~ 21.

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. ~~19~~ 22.



~~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~~ Au tableau de l'annexe III, à la seconde ligne de la première colonne, alinéa 2, de la même loi, la phrase liminaire est remplacée par le texte suivant : « 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. ~~20~~ 23.

La présente loi entre en vigueur ~~le 30 juin 2024~~ le lendemain de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception :

1° de l'article 6, point 3°, introduisant un article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), point ii), dans la loi précitée du 15 décembre 2020 qui produit ses effets au 1^{er} octobre 2024 ;

1° 2° de l'article ~~8~~ 12 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;

2° 3° de l'article ~~9~~ 13, 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.~~



Texte coordonné de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Chapitre 1^{er} Dispositions générales

Art. 1^{er}. Objet

(1) La présente loi contribue à la mise en œuvre :

1° de la Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, à New York le 9 mai 1992, approuvé par la loi du 4 mars 1994 ;

2° du Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, et de ses annexes A et B, adopté à Kyoto le 11 décembre 1997, approuvé par la loi du 29 novembre 2001 ;

3° de l'amendement au Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, adopté à Doha le 8 décembre 2012, approuvé par la loi du 27 février 2015 ;

4° de l'Accord de Paris, adopté à Paris le 12 décembre 2015, approuvé par la loi du 28 octobre 2016 ;

5° des directives, règlements et décisions de l'Union européenne adoptés en exécution des obligations de droit international précitées.

(2) Le chapitre 2 vise à mettre en place un cadre institutionnel pour la politique climatique et à établir un régime pour l'adoption :

1° du plan national intégré en matière d'énergie et de climat ;

2° de la stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique ;

3° de la stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

aux fins d'exécution du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil ;

(3) Le chapitre 3 établit un fonds spécial sous la dénomination de « fonds climat et énergie ».

(4) Le chapitre 4 établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre applicable dans l'Union européenne, dénommé ci-après « SEQE », afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement et écologiquement efficaces et performantes.

(5) Le chapitre 5 contient des dispositions diverses nécessaires pour l'exécution de la présente loi.



Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

1° « quota » : le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi ;

2° « émissions » : le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre ;

3° « émissions SEQE » : le rejet de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, ou d'un navire effectuant une activité de transport maritime visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité, ou le rejet de gaz à effet de serre correspondant à l'activité visée à l'annexe III ;

4° « zéro émissions nettes » : l'état dans lequel toute émission anthropique résiduelle de gaz à effet de serre est contrebalancée par des absorptions anthropiques équivalentes ;

5° « gaz à effet de serre » : les gaz énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive, et les autres composants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et renvoient un rayonnement infrarouge ;

6° « autorisation d'émettre des gaz à effet de serre » : l'autorisation délivrée conformément aux articles 24, 25 et 41^{ter} ;

7° « installation » : une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution ;

8° « exploitant » : toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué ;

9° « personne » : toute personne physique ou morale ;

10° « nouvel entrant » : toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités énumérées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre pour la première fois au cours du délai commençant à courir trois mois avant la date prévue pour la présentation de la liste visée à l'article 31, paragraphe 2, et expirant trois mois avant la date prévue pour la présentation de la liste suivante au titre dudit article ;

11° « public » : une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes ;



12° « tonne d'équivalent-dioxyde de carbone » : une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO₂) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent ;

13° « activité de projet » : une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu'approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après « CCNUCC », conformément à l'article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu'approuvé par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après le « Protocole » et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole ;

14° « unité de réduction des émissions » ou « URE » : une unité délivrée en application de l'article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole ;

15° « réduction d'émissions certifiées » ou « REC » : une unité délivrée en application de l'article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole ;

16° « exploitant d'aéronef » : la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ;

17° « transporteur aérien commercial » : un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ;

18° « émissions SEQE de l'aviation attribuées » : les émissions SEQE de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers ;

19° « émissions SEQE historiques du secteur de l'aviation » : la moyenne arithmétique des émissions SEQE annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

20° « Commission » : la Commission européenne ;

21° « combustion » : toute oxydation de combustibles quelle que soit l'utilisation faite de la chaleur, de l'énergie électrique ou mécanique produite par ce processus et toutes autres activités s'y rapportant, y compris la destruction des effluents gazeux ;

22° [...] *abrogé*

23° « Accord de Paris » : Accord universel sur le climat tel qu'approuvé par la loi du 28 octobre 2016 portant approbation de l'Accord de Paris sur le changement climatique, adopté à Paris le 12 décembre 2015 ;



24° « effets hors CO₂ de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « compagnie maritime » : le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ~~ravitaillement en mer~~ haute mer s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ~~ravitaillement en mer~~ haute mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, toute personne physique ou morale, à l'exclusion de tout consommateur final des carburants, qui exerce l'activité visée à l'annexe III et qui relève d'une des catégories suivantes :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1^{er}, point 9°, 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 » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge 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, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1^{er}, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004 pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d'accise, toute autre personne désignée par l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement ;

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 du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise » publiée par le règlement ministériel précité du 18 mars 2010.

Art. 3. Annexes

1° annexe I : « Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi »

2° annexe II : « Secteurs visés à l'article 5 »

2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* »

3° Les modifications aux annexes II, IV et V de la directive 2003/87/CE précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 22 et de l'article



23 de cette directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Chapitre 2. Gouvernance climatique et régime juridico-institutionnel

Art. 4. Principes et objectifs climatiques nationaux

(1) La présente loi établit un cadre pour un climat sûr et sain pour l'humain et la biodiversité, tout en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

(2) La présente loi contribue à la mise en œuvre des objectifs de l'Accord de Paris. A cette fin, elle vise :

1° l'objectif à long terme de la neutralité climatique, qui consiste à atteindre le « zéro émissions nettes » au Luxembourg, d'ici 2050 au plus tard ;

2° l'objectif intermédiaire qui consiste à réduire de 55 pour cent d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 les émissions attribuées au Luxembourg au titre du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris et modifiant le règlement (UE) 525/2013.

(3) Le recours à l'énergie de source nucléaire est exclu pour atteindre les objectifs visés au présent article et à l'article 5.

Art. 5. Objectifs climatiques sectoriels

(1) Les objectifs de réduction des émissions sont fixés dans les secteurs suivants :

1° industries de l'énergie et manufacturières, construction ;

2° transports ;

3° bâtiments résidentiels et tertiaires ;

4° agriculture et sylviculture ;

5° traitement des déchets et des eaux usées.



L'annexe II délimite les secteurs visés à l'alinéa 1^{er}

(2) Un règlement grand-ducal détermine les allocations d'émissions annuelles des secteurs visés à l'article 5, au paragraphe 1^{er} pour une première période allant jusqu'au 31 décembre 2030. Ces allocations d'émissions annuelles sont fixées pour chaque période subséquente de dix ans par voie de règlement grand-ducal à prendre avant le début de la période donnée.

Les allocations d'émissions annuelles seront déterminées :

1° de façon à ce que les émissions de ces secteurs diminuent de manière régulière selon le mécanisme visé à l'article 4 du règlement (UE) 2018/842 précité ;

2° en tenant compte du potentiel de réduction des différents secteurs ;

3° en fonction de l'impact social, économique et budgétaire.

(3) Le ministre ayant le climat dans ses attributions, dénommé ci-après le « ministre », comptabilise les émissions des secteurs.

(4) Dans la mesure où il résulte du bilan visé au paragraphe 3 que les émissions dans un secteur dépassent ou n'atteignent pas la quantité d'émissions disponible sur une période d'un an, la différence est reportée sur la quantité d'émissions disponible du même secteur pour l'année suivante de la ou des périodes visées au paragraphe 2.

Sous réserve que les objectifs nationaux de réduction des émissions soient atteints et dans la mesure où les émissions comptabilisées d'un secteur n'atteignent pas la quantité d'émission disponible pour ce secteur en vertu du paragraphe 2, la différence peut être portée au crédit d'un autre secteur dont les émissions comptabilisées dépassent les émissions disponibles.

(5) Les établissements visés à l'Annexe I sont exclus du champ d'application du présent article.

Art. 6. Plateforme pour l'action climat et la transition énergétique

(1) En exécution de l'article 11 du règlement (UE) 2018/1999 précité, il est créé une plateforme pour l'action climat et la transition énergétique, dénommée ci-après « Plateforme climat ».

La Plateforme climat a pour mission :

a) d'être un forum de discussion sur le climat ;

b) de proposer des recherches et des études dans tous les domaines ayant trait au climat ;

c) d'établir des liens avec les comités comparables des Etats membres de l'Union européenne ;

d) d'instaurer un dialogue multiniveau entre des représentants des communes, d'organisations de la société civile, du monde des entreprises, des investisseurs et d'autres parties prenantes concernées ainsi que du grand public ;



e) de participer à l'élaboration de l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat ;

f) d'émettre des avis, sur demande du Gouvernement en conseil, relatives à la politique nationale climatique prises ou envisagées, notamment sur l'exécution des engagements internationaux ou d'étudier de sa propre initiative l'opportunité de nouvelles mesures ou de modifications de mesures en place.

(2) Les membres de la Plateforme climat sont nommés par le Gouvernement en conseil pour une durée de cinq ans. Le mandat des membres sortants est renouvelable. En cas de vacance de poste, il sera procédé à la nomination d'un nouveau membre qui termine le mandat de celui qu'il remplace.

(3) La Plateforme climat est présidée par un représentant du ministre. Le ministre met à disposition de la Plateforme un secrétariat permanent. En cas de besoin et sur demande d'un cinquième des membres, le président de la Plateforme peut de sa propre initiative ou d'un autre membre faire appel à un ou plusieurs experts ou mettre en place des groupes de travail.

(4) La Plateforme climat dispose d'une dotation annuelle à la charge du budget de l'Etat.

Art. 7. Observatoire de la politique climatique

(1) Il est créé un Observatoire du climat, ci-après dénommé « l'Observatoire », qui a pour missions :

1° de conseiller en matière de projets, actions ou mesures susceptibles d'avoir un impact sur la politique climatique ;

2° d'évaluer scientifiquement les mesures réalisées ou envisagées en matière de politique climatique et d'en analyser l'efficacité, ainsi que de proposer de nouvelles mesures ;

3° de rédiger à l'attention du Gouvernement un rapport annuel sur la mise en œuvre de la politique climatique ; et

4° de proposer des recherches et études dans tous les domaines ayant trait au climat.

(2) L'Observatoire est composé de sept à neuf membres choisis parmi des personnalités disposant de compétences dans une matière en relation directe avec les missions de l'Observatoire.

(3) Le Gouvernement en conseil, nomme les membres de l'Observatoire pour cinq ans et leur met à disposition un secrétariat permanent. Le mandat des membres sortants est renouvelable.

(4) Les membres de l'Observatoire ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de l'Observatoire. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(5) L'Observatoire dispose d'une dotation annuelle à la charge du budget de l'Etat.

(6) L'Observatoire peut émettre des avis de sa propre initiative.



Art. 8. Projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) En 2027 et tous les dix ans par la suite, l'avant-projet en matière d'énergie et de climat est élaboré conjointement par le ministre et le ministre ayant l'énergie dans ses attributions.

Au plus tard le 1^{er} septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1^{er} à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il 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. Au plus tard le 1^{er} décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1^{er}.

(2) Le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte ~~de l'avis des avis~~ et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Art. 9. Plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) Le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement visée par la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le projet et l'évaluation des incidences font l'objet de la consultation du public visée à l'article 7 de la loi précitée du 22 mai 2008.

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

Art. 10. Mise à jour du plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan national intégré en matière d'énergie et de climat. La mise à jour s'inscrit en ligne droite du bilan mondial et de son échéancier prévu à l'article 14 de l'Accord de Paris.

(2) Les dispositions des articles ~~9 et 10~~ **8 et 9** s'appliquent à la mise à jour des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat.

Art. 11. Stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Au plus tard le 1^{er} janvier 2029, et tous les dix ans par la suite, sur base d'un projet établi par le ministre et le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions, le Gouvernement en conseil établit une stratégie à long terme à un horizon d'au moins trente ans. La stratégie à long terme est, le cas échéant, actualisée de la même manière tous les cinq ans.



Art. 12. Stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique

(1) Au plus tard le 1^{er} janvier 2029, et tous les dix ans par la suite, sur la base d'un projet établi par le ministre, le Gouvernement en conseil établit une stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique à un horizon d'au moins cinquante ans et la publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique est, le cas échéant, actualisée de la même manière tous les cinq ans.

(2) La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique vise à réduire la vulnérabilité aux conséquences du changement climatique. Elle a pour objet d'identifier les capacités d'adaptation, d'accroître la résilience et de réduire la vulnérabilité au changement climatique.

Art. 12bis. Plan social pour le climat

(1) L'avant-projet de plan social pour le climat est élaboré.

Le ministre transmet cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent au ministre 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 1^{er} et 2, 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 précité.

Chapitre 3 Fonds climat et énergie

Section 1^{re}. Fonds



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,~~ partielle 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~~ partielle des coûts d'acquisition et d'installation de bornes de charge pour véhicules électriques ainsi que des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge déterminés par une disposition légale ;

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.~~ la prise en charge partielle de :

i) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle ;



ii) l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle.

(1bis) Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), sont :

- 1° réservées aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un véhicule immatriculé au Luxembourg ;**
- 2° accordées pour les véhicules acquis et mis en circulation pour la première fois endéans certains délais précisés par règlement grand-ducal et non encore immatriculés à l'étranger ;**
- 3° déterminées en fonction des critères suivants, précisés par règlement grand-ducal :**
 - a) la catégorie de véhicule ;**
 - b) la consommation d'énergie électrique et la puissance nette maximale du système de propulsion du véhicule ;**
 - c) le nombre de places assises du véhicule et la composition du ménage du requérant ;**
- 4° subordonnées à l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de la prise en charge endéans certains délais, précisés par règlement grand-ducal, après la première mise en circulation du véhicule.**

Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), sous i) et iii), sont subordonnées à la conclusion par les requérants d'un contrat de fourniture d'électricité verte. Un règlement grand-ducal précise les caractéristiques de ces contrats et les délais dans lesquels ils doivent être conclus.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), peuvent être allouées aux détenteurs des véhicules inscrits sur les certificats d'immatriculation ou identifiés sur les contrats de location ou de leasing, à condition que les propriétaires des véhicules renoncent aux prises en charge en question et que les véhicules soient immatriculés au Luxembourg.

Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), ne sont pas dues en cas de cession ou d'exportation des véhicules endéans certains délais, précisés par règlement grand-ducal, suivant l'immatriculation aux noms des requérants des prises en charge. Au cas où elles sont sollicitées par les détenteurs des véhicules, elles ne sont pas dues lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à certains délais précisés par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal précise les pièces à joindre aux demandes pour les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre a), et les modalités de remboursement applicables en cas d'inobservation d'une des conditions d'octroi.

(1ter) Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), sous i), sont :

- 1° réservées aux personnes physiques résidant au Luxembourg, bénéficiant d'aides financières étatiques en faveur des ménages à revenus modestes précisées par règlement grand-ducal ;**



2° accordées pour les véhicules neufs acquis pour les besoins personnels des requérants endéans les délais précisés par règlement grand-ducal.

Les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), sous ii), sont :

1° réservées aux personnes physiques résidant au Luxembourg ;

2° accordées pour les véhicules neufs acquis pour les besoins personnels des requérants endéans les délais précisés par règlement grand-ducal.

Une seule prise en charge au titre du paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), est accordée par personne physique au cours d'une période de cinq ans. La prise en charge n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Un règlement grand-ducal précise les pièces à joindre aux demandes pour les prises en charge visées au paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre c), et les modalités de remboursement applicables en cas d'inobservation d'une des conditions d'octroi.

(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.

Section 2. Aides financières

Sous-section 1^{re}. Véhicules routiers neufs

Art. 15bis. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et dans la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants, tels que définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

1° les véhicules automoteurs électriques purs ;

2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène ;

3° les véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables avec des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 50 g/km.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.

Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Luxembourg.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.

(3) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, intervient au plus tard le 30 juin 2026 inclusivement ;



2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2027 inclusivement.

(4) L'aide financière pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, n'est allouée que pour les acquisitions dont :

1° la date de la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement ;

2° la date de la première mise en circulation se situe entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021 inclusivement.

Toutefois, la date limite de la première mise en circulation visée à l'alinéa 1^{er}, point 2°, est portée au 31 décembre 2023 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :

1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe au plus tard le 30 septembre 2021 inclusivement ;

2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe au plus tard le 31 décembre 2021 inclusivement.

(5) L'aide financière n'est allouée que pour un véhicule qui n'a pas encore été immatriculé à l'étranger.

L'aide financière n'est allouée que si l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière a lieu au plus tard six mois après la première mise en circulation du véhicule. Ce délai de six mois est porté à douze mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022. Il est porté à vingt-quatre mois lorsque la date de conclusion du contrat de vente du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024 et sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise disposant d'une autorisation d'établissement pour activité et services commerciaux de vente de véhicules au sens de l'article 8^{quater} de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(6) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de sept mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à douze mois. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à sept mois.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le



détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à douze mois.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les trente-six mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à trente-six mois.

(7) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 3°, l'aide financière ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, a souscrit, avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 pour cent de sources renouvelables.

(8) Les émissions de CO₂ visées au paragraphe 1^{er}, point 3°, sont celles correspondant au cycle d'essai standardisé combiné, telles que reprises soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers. Pour les véhicules mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, ci-après le « WLTP », est prise en compte.

Art. 15ter. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 1°, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
- 2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 11 mai 2020 et le 31 décembre 2023 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule ;
- 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.



Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- 2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant simultanément les conditions suivantes :
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre ;
 - b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
 - c) la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2022 et le 30 septembre 2024 inclusivement ;
- 3° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;
- 4° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1°, 2° et 3 ;
- 5° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;
- 6° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheure/kilomètre ;



2° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheure/kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;

3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant une des conditions suivantes :

- a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- b) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

4° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 2°, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 5 000 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 11 mai 2020 et le 30 septembre 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule visé à l'alinéa 1^{er} est comprise entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :



1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

(3) Pour les véhicules visés à l'article 15bis, paragraphe 1^{er}, point 3°, le montant de l'aide financière s'élève à 2 500 euros, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

(4) La consommation d'énergie électrique visée au paragraphe 1^{er} est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP, telle que reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

La puissance nette maximale du système de propulsion visée au paragraphe 1^{er} est celle reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Art. 15quater. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de location ou de leasing a débuté. Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, ce délai de sept mois est porté à douze mois.

Les délais visés aux alinéas 1^{er} et 2 ne sont pas d'application lorsque :



- 1° le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule ; ou**
- 2° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024.**

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard quatre ans après la date de la première mise en circulation du véhicule.

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement des délais visés à l'article 15bis, paragraphe 6.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin dans les sept mois après la date à laquelle il a débuté, sauf si le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} octobre 2024, ce même délai précité est porté à trente-six mois.

Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 2. Véhicules d'occasion

Art. 15quinquies. Conditions d'octroi

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants âgés d'au minimum trois années au moment de l'acquisition :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;**
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène.**

L'aide financière est allouée pour des voitures automobiles à personnes et des camionnettes.

Pour les véhicules définis aux alinéas 1^{er} et 2 faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière est également allouée en cas de changement de détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} immatriculés au Luxembourg.



(3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière.

De même, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à un délai de vingt-quatre mois.

(4) L'aide financière est allouée pour les véhicules pour lesquels la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de location ou de leasing, du contrat de location ou de leasing, se situe entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. Elle n'est pas due lorsque le contrat de vente est conclu entre deux personnes qui font partie du même ménage.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Toutefois, un véhicule pour lequel une aide financière a été allouée au titre de la sous-section 1^{re} du présent chapitre peut faire l'objet d'une aide financière au titre de la présente sous-section.

Art. 15sexies. Montants

Pour les véhicules visés à l'article 15quinquies, paragraphe 1^{er}, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

Art. 15septies. Modalités d'octroi

(1) L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Ce délai de douze mois n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard trois ans après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière

(4) L'aide financière doit être restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 1^{er}.

En cas de leasing, l'aide doit également être restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 15quinquies, paragraphe 3, alinéa 2, sauf si le détenteur est devenu propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.



Toutefois, l'aide financière ne doit pas être restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

Sous-section 3. Cycles

Art. 15octies. Conditions

(1) Il est créé dans les limites des fonds disponibles, et dans les conditions développées dans la section 1^{re} et la présente sous-section, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe 2 pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants :

- 1° les cycles ;
- 2° les cycles à pédalage assisté ;
- 3° les cycles à pédalage assisté électrique ou cycles permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques résidant au Luxembourg qui acquièrent un des véhicules visés au paragraphe 1^{er} pour leurs besoins personnels. Elle n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.

Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de cinq ans.

Pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, pour lesquels la facture est établie à partir du 1^{er} octobre 2024, l'aide financière est réservée aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.

(3) Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, point 3°, l'aide financière est allouée lorsque la facture est établie entre le 1^{er} octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement.

Art. 15nonies. Montants

(1) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, le montant de l'aide financière s'élève à 25 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 300 euros.



Toutefois, pour les véhicules pour lesquels la facture est établie entre le 11 mai 2020 et le 30 juin 2026 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 euros.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 15octies, paragraphe 1^{er}, point 3^o, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, sans toutefois dépasser 1 000 euros.

Art. 15decies. Modalités d'octroi

(1) Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement.

Un règlement grand-ducal précise les modalités d'octroi.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard un an après l'acquisition du véhicule.

Sous-section 4. Accès aux données

Art. 15undecies. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées par la présente section et des contrôles y relatifs, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données de la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques.

Chapitre 3bis. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15bisduodecies. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières.

Chapitre 4. Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre



Section 1^{re}. - Dispositions générales

Art. 16. Champ d'application

(1) Le présent titre s'applique aux activités indiquées aux annexes I et III et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II 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.

(2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante.

Section 2.- Secteur de l'aviation

Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation

(1) Pour la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1^{er} sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1^{er} sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :



1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1^{er}, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1^{er}.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1^{er}, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre, y compris un



autre aéroport situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1^{er} janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.

Art. 18. [...] abrogé

Art. 19. [...] abrogé

Art. 20. [...] abrogé

Art. 21. Programmes de suivi et de notification

Chaque exploitant d'aéronef soumet à l'administration un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions SEQE. L'administration approuve ces programmes en conformité avec les exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions SEQE 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.

Art. 22. État membre responsable

(1) L'État membre d'un exploitant d'aéronef est :

1° dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et

2° dans tous les autres cas, l'État membre pour lequel l'estimation des émissions SEQE de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

(2) Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article ~~17~~ **35**, aucune des émissions SEQE de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1^{er}, point 2°, n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions SEQE de l'aviation qui lui sont



attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

(3) Aux fins du paragraphe 1^{er}, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans l'Union après le 1^{er} janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1^{er} janvier 2006.

Section 2bis. – Secteur maritime

Art. 22bis. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22ter. Introduction progressive des exigences applicables

Les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas selon le calendrier suivant :

1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22quater. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1^{er}, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.



(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22^{ter} et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22quinquies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22sexies. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22^{quinquies}, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22septies. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;

2° pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre, l'État membre qui totalise le plus grand nombre estimé d'escales lors des voyages effectués par cette compagnie au cours des quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22^{bis} ;

3° pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre et qui n'a effectué aucun voyage relevant du champ d'application défini à l'article 22^{bis} au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.

(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.



Section 3.- Installations fixes

Art. 23. Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

Aucune installation n'a le droit d'exercer une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions SEQE spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux articles 24 et 25.

Pour les installations reprises à l'annexe I de la loi modifiée du 9 mai 2014 relative aux émissions industrielles, les limitations et conditions fixées dans l'autorisation au titre de la loi précitée du 9 mai 2014 servent de référence pour l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Art. 24. 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 comprend une description :

1° de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées ;

2° des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions SEQE des gaz énumérés à l'annexe II 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 ;

3° des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II 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 de l'installation ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE conformément au règlement (UE) 2018/2066 précité. La demande comprend également un résumé non technique des informations visées à l'alinéa 1^{er}.

(2) La demande d'autorisation doit être soumise au moins deux mois avant le début de l'exploitation.

Art. 25. 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 concernant les émissions SEQE en provenance de tout ou partie d'une installation, s'il considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions SEQE.

Une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre peut couvrir une ou plusieurs installations exploitées sur le même site par le même exploitant.



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

1° le nom et l'adresse de l'exploitant ;

2° une description des activités et des émissions SEQE de l'installation ;

3° un programme de surveillance qui répond aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité. Le ministre peut autoriser l'actualisation des programmes de surveillance des exploitants sans modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé au ministre pour approbation ;

4° les exigences en matière de déclaration ;

5° l'obligation de restituer, dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4, des quotas correspondant aux émissions SEQE totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37.

(3) Sur demande motivée ~~du ministre de l'administration~~, l'exploitant d'une installation doit délivrer les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

Art. 26. Changements concernant les installations

(1) Au moins deux mois à l'avance, l'exploitant informe ~~le ministre~~ l'administration de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement de l'installation, ou toute extension ou réduction importante de sa capacité, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et de la date prévisible à laquelle auront lieu les changements. Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation et tient compte de tout changement réellement effectué. En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

(2) L'exploitant informe l'administration de tout changement relatif à l'exploitation d'une installation ayant une incidence sur l'allocation de cette installation. Cette information visée à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité doivent parvenir à l'administration pour le 7 mars au plus tard.

(3) En cas de reprise d'une installation par un autre exploitant, les décisions d'allocation existantes concernant les allocations non encore allouées sont reportées sur la nouvelle installation. Le nouvel exploitant est responsable des obligations du cycle de conformité complet qui n'est pas encore clôturé au moment de la reprise. Cet exploitant ne soumet qu'une seule déclaration et vérification des émissions SEQE pour lesquelles il effectue une restitution unique des quotas à partir du compte d'exploitant qu'il a repris. Cet exploitant devient responsable des corrections des émissions SEQE se référant à des cycles de conformité déjà clôturés.



Art. 27. [...] abrogé

Art. 28. Adaptation de la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union

En ce qui concerne les installations qui ont été incluses dans le SEQE de l'UE au cours de la période 2008-2012 au titre de l'article 24, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à délivrer à compter du 1^{er} janvier 2013 est adaptée pour tenir compte de la quantité annuelle moyenne de quotas délivrés pour ces installations au cours de la période de leur inclusion, elle-même adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 29. Mise aux enchères des quotas

(1) Est mise aux enchères l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformément à l'article 30 ou à l'article 10 quater de la Directive 2003/87/CE telle que modifiée et qui ne sont pas placés dans la réserve de stabilité du marché créée par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil, ci-après dénommée « réserve de stabilité du marché » ou qui ne sont pas annulés conformément à l'article 34, paragraphe 6.

(2) Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds dont question au chapitre III.

Un pourcentage minimal de 50 pour cent des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visés au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes :

1° réduction des émissions SEQE de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions SEQE et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes ;

2° développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de l'Union en matière d'énergies renouvelables, ainsi que développement d'autres technologies qui contribuent à la transition vers une économie sobre en carbone sûre et durable, et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter son efficacité énergétique pour l'amener aux niveaux convenus dans des actes législatifs pertinents ;



- 3° mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement au Luxembourg et le boisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international ;
- 4° transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays ;
- 5° piégeage par la sylviculture dans l'UE ;
- 6° captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour environnement, du CO₂, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers ;
- 7° incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics ;
- 8° financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente loi ;
- 9° mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique, les systèmes de chauffage urbain et l'isolation ou à fournir un soutien financier afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens ;
- 11° couverture des frais administratifs liés à la gestion du SEQE de l'UE ;
- 12° financement des actions climatiques dans les pays tiers vulnérables, notamment pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique ;
- 13° promotion de l'acquisition de compétences et de la réaffectation de la main-d'œuvre afin de contribuer à une transition juste vers une économie sobre en carbone, en particulier dans les régions les plus concernées par la transition professionnelle, en étroite collaboration avec les partenaires sociaux.

Art. 30. Délivrance de quotas à titre gratuit

(1) Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10 *quater* de la directive 2003/87/CE précitée et de l'électricité produite à partir de gaz résiduels.

(1bis) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. La quantité de quotas alloués à titre gratuit n'est pas réduite si l'exploitant démontre qu'il a mis en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre équivalentes à



celles qui sont recommandées dans le rapport d'audit ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1^{er}, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1^{er} mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80^e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;

2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;

3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1^{ter}) Aucune allocation de quotas à titre gratuit n'est accordée aux installations de certains secteurs ou sous-secteurs dès lors qu'elles sont visées par d'autres mesures destinées à lutter contre le risque de fuite de carbone établies par le règlement (UE) 2023/956 précité.

(1^{quater}) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement bénéficie d'une allocation de quotas à titre gratuit en quantités réduites. Un facteur de réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit pour la fabrication de ces marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique.

(2) [...] abrogé



(3) [...] abrogé

(4) Afin de respecter la part de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 29, lorsque la somme des quotas alloués à titre gratuit chaque année n'atteint pas la quantité maximale permettant de respecter la part de quotas à mettre aux enchères, le reste des quotas nécessaire pour atteindre cette quantité est utilisé pour éviter ou limiter la réduction des quotas alloués à titre gratuit, de manière à respecter la part de quotas à mettre aux enchères les années suivantes. Toutefois, dans les cas où la quantité maximale est atteinte, les quotas alloués à titre gratuit sont adaptés en conséquence. Cette adaptation est effectuée de manière uniforme.

(5) Par dérogation au paragraphe 4, une quantité supplémentaire s'élevant, au maximum, à 3 % de la quantité totale des quotas est utilisée, dans la mesure nécessaire, pour augmenter la quantité maximale disponible au titre du paragraphe 4.

(6) Lorsque moins de 3 pour cent de la quantité totale des quotas sont nécessaires pour augmenter la quantité maximale disponible au titre du paragraphe 4 :

1° 50 millions de quotas au maximum sont utilisés pour augmenter la quantité de quotas disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° 0,5 pour cent au maximum de la quantité totale de quotas est utilisé pour augmenter la quantité de quotas disponibles afin de moderniser les systèmes énergétiques de certains États membres conformément à l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE précitée.

(7) Les quotas compris dans le montant maximal visé au paragraphe 4 du présent article qui n'ont pas été alloués à titre gratuit au plus tard en 2020 sont mis en réserve pour les nouveaux entrants, ainsi que 200 millions de quotas placés dans la réserve de stabilité du marché en application de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la décision (UE) n° 2015/1814. Sur les quotas mis en réserve, jusqu'à 200 millions sont à nouveau placés dans la réserve de stabilité du marché à la fin de la période 2021-2030 s'ils n'ont pas été alloués au cours de cette période. À partir de 2021, les quotas qui, en application des paragraphes 10 et 11, n'ont pas été alloués aux installations, sont ajoutés à la quantité de quotas mis en réserve en application de la première phrase du présent paragraphe.

(8) L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour atteindre 30 pour cent à compter de 2020.

(9) Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.

(10) Le niveau des quotas alloués à titre gratuit aux installations dont les activités ont augmenté ou diminué, selon une évaluation réalisée sur la base d'une moyenne mobile de deux années, de plus de 15 pour cent par rapport au niveau initialement retenu pour déterminer l'allocation de quotas à titre gratuit pour la période concernée visée à l'article 11, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE



précitée, est adaptée, le cas échéant. Ces adaptations s'effectuent avec les quotas provenant de la quantité de quotas mis en réserve conformément au paragraphe 8 ou en ajoutant des quotas à cette quantité.

(11) La demande d'allocation de quotas d'émission à titre gratuit doit être introduite par l'exploitant avant le 30 mai 2019 pour la première période d'allocation, et tous les cinq ans par la suite. Sur demande dûment motivée, l'administration peut fixer une autre date limite qui ne peut cependant dépasser de plus d'un mois la date limite ci-dessus.

Art. 31. Mesures nationales d'exécution

(1) Au plus tard le 30 juin de chaque année, le ministre délivre la quantité de quotas allouée pour l'année concernée, calculée conformément aux articles 29 et 30, et de l'article 3, paragraphe 3, alinéa 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité.

(2) Le ministre ne peut octroyer de quotas à titre gratuit aux installations dont la Commission européenne a refusé l'inscription sur la liste visée à l'article 11, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée. L'administration établit une première liste nationale des installations couvertes par la présente loi et des quotas gratuits alloués à chaque installation pour la période de cinq ans débutant le 1er janvier 2021 et, tous les cinq ans par la suite, des listes nationales subséquentes des installations et des quotas gratuits en question pour chaque période ultérieure de cinq ans. Les listes, qui sont publiées par l'administration sur un site internet, sont notifiées à la Commission européenne. Chaque liste contient des informations relatives à l'activité de production, aux transferts de chaleur et de gaz, à la production d'électricité et aux émissions au niveau des sous-installations au cours des cinq années civiles précédant sa présentation. Des quotas ne sont alloués à titre gratuit qu'aux installations pour lesquelles ces informations sont fournies.

Section 4.- Dispositions applicables au secteur de l'aviation, et aux installations fixes et au secteur maritime

Art. 32. [...] abrogé

Art. 33. Activités de projets

(1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en œuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions SEQE de gaz à effet de serre des installations qui relèvent de la présente loi.



Les activités de projet ne sont autorisées que lorsque tous les participants au projet ont leur siège social soit dans un pays qui a signé l'accord international relatif à ces projets, soit dans un pays ou une entité sous-fédérale ou régionale qui est lié(e) au SEQE de l'UE conformément à l'article 25 de la Directive 2003/87/CE précitée.

(2) Lorsqu'il autorise la participation d'entités privées ou publiques à des activités de projet, le Ministre veille à ce qu'elle soit compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.

(3) Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 mégawatt, le Ministre s'assure, lorsqu'il approuve de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des Barrages « Barrages et développement : un nouveau cadre pour la prise de décision », seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.

Art. 34. Transfert, restitution, suspension, annulation et réclamation de quotas

(1) Les quotas 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 délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes.

(3) [...] *abrogé*

(4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restituée au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restituée au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restituée au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.



(4bis) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4ter) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4quater) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quater* de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4quinquies) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.

(5) Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire dans le cas d'émissions SEQE vérifiées en tant que faisant l'objet d'un captage et d'un transport en vue d'un stockage permanent vers une installation pour laquelle une autorisation est en vigueur conformément à la loi du 27 août 2012 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone.

(5bis) Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui sont réputés avoir été captés et utilisés de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5ter) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne



adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

(6) Des quotas peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient. En cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur le territoire national en raison de mesures nationales supplémentaires, des quotas provenant de la quantité totale de quotas mis aux enchères peuvent être annulés, à concurrence d'un montant correspondant à la moyenne des émissions SEQE vérifiées de l'installation concernée au cours d'une période de cinq ans précédant la fermeture. La Commission en est informée.

(7) Les paragraphes 1^{er} et 2 s'entendent sans préjudice de l'article 10 *quater* de la Directive 2003/87/CE précitée.

(7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef 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 l'annexe I, 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 de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO₂ des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits 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.

(7^{ter}) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026.

(8) Le ministre peut suspendre l'allocation de quotas d'émission pour les installations qui ont interrompu leurs activités tant qu'il n'est pas établi qu'elles vont reprendre ces activités.

(9) Le ministre peut suspendre l'allocation de quotas tant que l'exploitant ne fournit pas les informations correctes et acceptables qui permettent de décider sur son allocation ou allocation modifiée.

(10) Lorsque, du fait de fausses données fournies par l'exploitant d'aéronefs ou d'installations fixes, de données indisponibles au moment de l'allocation ou d'une erreur commise par l'administrateur du registre, une surallocation a été effectuée, l'opérateur en question doit retourner les quotas non dus sur le compte indiqué par l'administrateur du registre.

(11) La restitution de quotas non dus n'ouvre aucun droit à indemnisation dans le chef de l'exploitant.

(12) En cas d'ouverture de la procédure de faillite ou de liquidation d'une société, les obligations du présent article sont assumées par le curateur respectivement le liquidateur. Seuls les quotas excédant les obligations visées dans le présent article font partie de la masse.



Art. 34bis. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1^{er}, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1^{er} sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO₂, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO₂, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.



(5) Le paragraphe 1^{er} s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ou a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement.

Art. 35. Validité des quotas

Les quotas délivrés à partir du 1^{er} janvier 2013 sont valables pour une durée indéterminée. Les quotas délivrés à partir du 1^{er} janvier 2021 comportent une mention indiquant au cours de quelle période de dix ans à compter du 1^{er} janvier 2021 ils ont été délivrés, et ils sont valables pour les émissions SEQE produites dès la première année de cette période.

Art. 36. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions SEQE produites par son installation ou par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément à l'annexe IV 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) 2018/2066 précité. Les déclarations annuelles et les rapports du vérificateur doivent être présentés par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs à l'administration au plus tard le 7 mars.

(2) À partir du 1^{er} janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO₂ de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1^{er}, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande.

(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. 37. Vérification et accréditation

Les déclarations présentées par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 36 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 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE telle que modifiée.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars 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 cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

Au moins une semaine à l'avance, les exploitants et les exploitants d'aéronefs 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. 38. Diffusion d'informations et secret professionnel

L'ensemble des décisions et des rapports concernant la quantité et la distribution des quotas, ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions SEQE, est immédiatement et systématiquement diffusé de manière à garantir un accès non discriminatoire à ces informations.

Il est interdit de communiquer les informations couvertes par le secret professionnel à toute autre personne ou autorité, sous réserve de la loi du 25 novembre 2005 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.



Art. 39. Accès à l'information

Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets et les rapports sur les émissions SEQE requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre qui sont détenus respectivement par le ministre et l'administration sont mis à la disposition du public sur un site électronique créée à cet effet.

Art. 40. Registres

(1) Les quotas délivrés sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'Etat membre et à l'allocation, à la restitution et à l'annulation des quotas en application du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n°280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission, tel que modifié et à partir du 1^{er} janvier 2021 en application du règlement délégué (UE) 2019/1122 de la Commission du 12 mars 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union.

Chaque Etat membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

A l'exception des enregistrements des vérificateurs, les frais de gestion des comptes sont à payer annuellement par le titulaire du compte. Les frais de gestion sont de 500 euros. **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.**

(1bis) 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'exploitants d'installations fixes, et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs, les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées.** L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.

(1ter) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1quater) Seules des entités immatriculées dans un Etat membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir **et détenir** un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois.

(2) Toute personne peut détenir des quotas. Le registre est accessible au public et comporte des comptes séparés pour enregistrer les quotas détenus par chaque personne à laquelle et de laquelle des quotas sont délivrés ou transférés.



(3) L'opérateur est tenu d'introduire le chiffre des émissions SEQE dans le registre pour le 31 mars de chaque année et le vérificateur est tenu de l'approuver pour cette même date.

(4) L'administrateur du registre bloque le compte d'exploitant si ce dernier n'a pas présenté la déclaration des émissions SEQE et le rapport du vérificateur à l'administration pour le 31 mars de chaque année.

(5) Afin de vérifier l'authenticité d'une demande d'ouverture de compte ou d'une demande de modification du compte, chaque utilisateur du registre est tenu de fournir une copie certifiée de sa carte d'identité ainsi qu'un certificat de résidence datant de moins de trois mois.

Art. 41. Administration

(1) L'administration est l'administrateur national chargé de gérer une série de comptes d'utilisateur du registre de l'Union. Elle est également l'administration compétente administrative pour l'approbation des plans de surveillance et autres rapports que les exploitants et vérificateurs doivent soumettre, à l'exception des demandes d'allocation ou de modification d'allocation qui sont approuvées par le ministre. Elle peut se faire assister par un expert.

(2) L'administration peut exiger que les exploitants, les exploitants d'aéronefs et les vérificateurs utilisent des modèles électroniques ou des formats de fichiers spécifiques pour soumettre :

1° les demandes en vue d'une allocation à titre gratuit ;

2° la déclaration visée à l'article 26, paragraphes 1 et 2 ;

3° les déclarations relatives aux données de référence, les plans méthodologiques de surveillance et les rapports de vérification visés à l'article 4, paragraphe 2 du règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission du 19 décembre 2018 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ;

4° les déclarations des données de nouveaux entrants, les plans méthodologiques de surveillance et les rapports de vérification visés à l'article 5, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2019/331 précité ;

5° les plans de surveillance et les corrections apportées à ces plans, ainsi que la remise des déclarations annuelles d'émissions SEQE et de données relatives aux tonnes-kilomètres, les rapports de vérification et les rapports relatifs aux améliorations apportées dont question au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, sous réserve de l'article 3, paragraphe 3, alinéa 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité ;

6° Les rapports de vérification visés par le règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.



Section 4bis. -Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41bis. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ~~à la délivrance~~ et à la restitution de quotas, ainsi qu'à la surveillance, à la déclaration et à la vérification en rapport avec l'activité visée à l'annexe III. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2bis et 3.

Art. 41ter. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

~~(1)~~ À partir du 1^{er} janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux **paragraphes 2 et 3 articles 41quater et 41quinquies, paragraphe 1^{er}.**

~~(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1^{er} 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°.~~

~~(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1^{er} 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.~~

~~(4) 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 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.~~

~~(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.~~

~~(6) 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^{quater}. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024 Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

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

~~(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° 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 41decies, 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. 41sexies. 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. 41septies. 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 correspondant 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.

(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.

Chapitre 5. Dispositions diverses

Art. 42. Amendes administratives

(1) En cas d'exploitation en l'absence d'autorisation visée à l'article 23 **ou à l'article 41ter**, le ministre inflige à l'exploitant ou à ~~l'exploitant d'aéronefs~~ **l'entité réglementée** une amende forfaitaire de 500 euros par jour d'exploitation sans autorisation.

(2) En cas de non-soumission du plan de surveillance, du rapport d'amélioration ou de la déclaration des émissions visés par le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité, ou du plan méthodologique de surveillance visé par le règlement délégué (UE) 2019/331 précité, le ministre inflige à ~~l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs~~ **l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs ou l'entité réglementée** une amende forfaitaire de 250 euros par jour de retard.

(3) En cas de non-retour de quotas visés à l'article 34, paragraphe 10, le ministre inflige à l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs une amende forfaitaire de 500 euros par jour de retard.

(4) ~~Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime~~ **Tout exploitant, exploitant d'aéronef, compagnie maritime ou entité réglementée** qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle ~~l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime~~ **l'exploitant, l'exploitant d'aéronef, la compagnie maritime ou l'entité réglementée** n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas ~~l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime~~ **l'exploitant, l'exploitant d'aéronef, la compagnie maritime ou l'entité réglementée** de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

La non restitution à la date du 30 septembre déclenche d'office l'amende.

L'amende sur les émissions SEQE excédentaires concernant les quotas délivrés à compter du 1^{er} janvier 2013 augmente conformément à l'indice européen des prix à la consommation.

(4bis) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement.



(5) Les amendes sont payables dans les trente jours de la notification de la décision écrite, nonobstant l'exercice d'une voie de recours.

Le paiement de l'amende ne libère pas ~~l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect~~ l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur, le représentant en douane indirect ou l'entité réglementée des obligations précitées.

Si les obligations ne sont pas respectées malgré l'amende prononcée, ~~l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs~~ l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime ou l'entité réglementée s'expose aux mesures administratives prévues à l'article 43.

Les amendes sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes sont portées directement en recette au fonds dont question au chapitre III.

(6) Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

Art. 43. Mesures administratives

(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, ~~et~~ 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 ou à la compagnie maritime~~ 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 ou d'une activité aérienne~~ 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) Le ministre peut retirer à l'exploitant ou à l'entité réglementée l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre si celle-ci a été délivrée sur base de renseignements sciemment inexacts ou s'il ne respecte pas les dispositions réglementaires ou les conditions particulières déterminées dans l'autorisation.



(3) Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au ~~paragraphe 1^{er} premier tiret~~ **paragraphe 1^{er}, point 1°**, il peut, sans préjudice du ~~paragraphe 1^{er} deuxième tiret~~ **paragraphe 1^{er}, point 2°**, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

- 1° des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;
- 2° des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;
- 3° une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et
- 4° une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.

(4) Sans préjudice des dispositions qui précèdent, ~~le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes~~ **le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs, des compagnies maritimes et des entités réglementées** qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas ou de retourner les quotas est publié.

(5) Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

Art. 44. Recherche et constatation des infractions

(1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'Administration de l'environnement l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, ces agents ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.



(3) A l'exception des membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents visés au paragraphe 1^{er} doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 45. Prérogatives et pouvoirs de contrôle

(1) Les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et les agents visés à l'article 44 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices suffisants ou des motifs légitimes de considérer qu'un contrôle du respect des dispositions de la présente loi ou des règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus s'impose.

(2) Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33, paragraphe 1^{er}, du Code de procédure pénale, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par un des agents ayant la qualité d'officier de police judiciaire visés à l'article 44, ou par un officier de police judiciaire de la Police grand-ducale, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes 1 et 2, les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et les agents visés à l'article 44 sont autorisés à :

1° constater les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire ;

2° accéder à tous locaux, terrains ou installations à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications ;

3° prélever des échantillons aux fins d'analyser la quantité des émissions SEQE de gaz à effet de serre visés à l'annexe II 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. Ces échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant de l'établissement ou au détenteur pour le compte de celui-ci, à moins que l'exploitant ou le détenteur n'y renoncent expressément.



(4) Toute personne faisant l'objet des mesures prévues au présent article est tenue, à la réquisition des membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et des agents dont question à l'article 44, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.

(5) Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Art. 46. Sanctions pénales

Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 1 000 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 10, ne restitue pas les quotas y visés ;
- 2° Toute personne qui par infraction à l'article 12, **paragraphe 1^{er}**, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité ne déclare pas les émissions SEQE ;
- 3° Toute personne qui par infraction à l'article 23, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité n'informe pas immédiatement l'autorité compétente de son impossibilité à mettre en œuvre une surveillance conforme au plan de surveillance approuvé par l'autorité compétente ;
- 4° Toute personne qui par infraction à l'article 25, paragraphe 3, **ou à l'article 41quinquies, paragraphe 3**, ne délivre pas les informations y visées ;
- 5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2, **ou à l'article 41sexies** n'informe pas **le ministre l'administration** des changements **ou modifications** y visés ;
- 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 ~~du délai y visé~~ **des délais y visés** ;
- 7° Toute personne qui par infraction à l'article 36 ne déclare pas les émissions SEQE conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité ;
- 8° Toute personne qui entrave ou ne respecte pas les mesures administratives prises en application de l'article 43 ;
- 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;
- 10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1^{er} à 3, l'article 11bis, paragraphes 1^{er} à 3, ou l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre ;



11° Toute personne qui par infraction à l'article 41^{nonies}, 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. 47. Disposition modificative

L'article 4, lettre k) de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement est supprimé.

Art. 48. Disposition abrogatoire

La loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre est abrogée.

Art. 49. Dispositions transitoires

(1) Le plan intégré en matière d'énergie et de climat adopté avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 14 du règlement UE 2018/1999 précité et de l'article 10.

(2) La stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre adoptée avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 15 du règlement UE 2018/1999 précité et de l'article 11.

(3) La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique adoptée avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 12.

(4) Les autorisations émises sous l'empire de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent valables jusqu'à leur terme.

(5) [...] abrogé

(6) Les mesures administratives émises sous l'empire de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent valables et leur non-respect est pénalement sanctionné.

(7) L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du 29 mars 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025.



Art. 50. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante « loi du 15 décembre 2020 relative au climat ».



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 laminaires, 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	Dioxyde de carbone



Vols entre aéroports situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, 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 *bis*, 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 *quater*, 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 :

- 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'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;
- 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 ;
- 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 ;
- 8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ;
- 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 ;
- 10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :
 - a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;
 - b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an.

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



<p>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} <i>bis</i>, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1^{er} <i>ter</i>, dudit règlement</p>	<p>Dioxyde de carbone</p> <p>À partir du 1^{er} janvier 2026, méthane et oxyde nitreux</p>

ANNEXE II

Secteurs visés à l'article 5

Secteurs	Délimitation	catégorie(s) GIEC (CRF)
Industries de l'énergie et manufacturières, construction	Production et distribution d'électricité et de chaleur : ne comprend pas l'incinération de déchets avec récupération d'énergie (1A1), combustion (1A2), émissions fugitives (stockage et distribution d'énergie) (1B), procédés industriels (2A à 2C), utilisation non-énergétique de produits (2D), gaz fluorés et	1A1 hors incinération 1A2 1B 2



	émissions de protoxyde d'azote de certains produits (2E à 2G)	
Transports	transports aériens domestiques (1A3a), routier (1A3b), par rail (1A3c) et par voie d'eau (domestique) (1A3d), ainsi que les véhicules militaires (1A5b).	
	carburants	1A3 1A5

Bâtiments résidentiels et tertiaires	combustion (chauffage, climatisation/ventilation, eau chaude) pour les bâtiments commerciaux et de services (1A4a) et les logements résidentiels (1A4b).	1A4a et 1A4b
Agriculture et sylviculture	engins agricoles et sylvicoles (1A4c), combustion (chauffage, climatisation/ventilation, eau chaude) des bâtiments agricoles (1A4c), fermentation entérique (3A), gestion des déjections animales (3B), émissions directes et indirectes des sols agricoles (3D), chaulage des terres (3G), épandage d'urée minérale (3H) et autres engrais carbonés (3I).	1A4c 3
Traitement des déchets et des eaux usées	stockage en décharges de déchets non dangereux (5A), compostage et traitement biologique des déchets (digestion anaérobie dans les installations de biogaz) (5B), incinération de déchets avec récupération d'énergie (1A1a) et traitement des eaux usées (5D).	1A1a incinération 5



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> <ol style="list-style-type: none">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 ;2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. <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 nécessaire de ces définitions, comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none">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 ;2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).	Dioxyde de carbone



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).



Fiche financière

Les présents amendements gouvernementaux n'ont pas d'impact sur le budget de l'État.



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

 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](https://www.adobe.com/Products/acrobat-reader.html).

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Amendement gouvernemental au projet de loi n°8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat	
Ministre:	Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité	
Auteur(s) :	Georges GEHL / Tom URI	
Téléphone :	247-86845 / 247-86876	Courriel : georges.gehl@mev.etat.lu / tom.uri@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Conférer une base légale au régime d'aides financières "Klimabonus Mobilité"	
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)s	N.a.	
Date :	10/06/2025	

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié

- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel

- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques : L'amendement se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 ("Klimabonus Mobilité").



3. Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non

- Citoyens : Oui Non

- Administrations : Oui Non

Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

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 :

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 :

Le projet contient-il une charge administrative ² 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 ³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

² 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.

³ 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.).

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 ⁴ ? Oui Non N.a.

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

N.a.

⁴ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. (www.cnpd.public.lu)

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.

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 :

N.a.

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

Sinon, pourquoi ?

N.a.

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 :

L'amendement vise à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 ("Klimabonus Mobilité").

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

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 ?

N.a.

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

Si oui, lequel ?

N.a.

Remarques / Observations :

N.a.

4. Egalité des chances

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 :	N.a.
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, expliquez pourquoi :	L'amendement vise à conférer une base légale à un régime d'aides financières existant.
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Si oui, expliquez de quelle manière :	N.a.
Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :	N.a.

5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :	
https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html	
Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :	
https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf	



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK

 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](https://www.adobe.com/fr/acrobat/reader-main.html).

Ministre responsable :	Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité
Projet de loi ou amendement :	Amendement gouvernemental 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

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

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

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.



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

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

6. Assurer une mobilité durable.

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

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

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

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

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

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

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

10. Garantir des finances durables.

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

Oui Non

Le présent amendement gouvernemental se limite à conférer une base légale aux régimes d'aides financières pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2 et n'a pas d'impact sur la thématique sous rubrique.

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**

