

N° 5611

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

P R O J E T D E L O I

promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement et portant

- 1. modification du Code du travail;**
- 2. modification de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu;**
- 3. modification de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein emploi;**
- 4. modification de la loi modifiée du 4 septembre 1990 portant réforme de l'enseignement secondaire technique et de la formation professionnelle continue;**
- 5. modification des articles 100, 161, 239, 375 et 376 du Code des assurances sociales;**
- 6. modification de la loi modifiée du 26 mars 1974 portant fixation de suppléments de pension à allouer aux personnes devenues victimes d'actes illégaux de l'occupant en cas d'invalidité ou de décès précoces;**
- 7. modification de la loi modifiée du 24 juillet 2001 concernant le soutien au développement rural;**
- 8. réforme de la taxe sur les véhicules routiers;**
- 9. introduction d'une contribution changement climatique sur les carburants et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto; et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés;**
- 10. modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;**
- 11. établissement de la participation du Grand-Duché de Luxembourg aux Fonds carbone de la Banque Mondiale et de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement**

* * *

(Dépôt: le 18.9.2006)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (15.9.2006)	2
2) Exposé des motifs	3
3) Texte du projet de loi	18
4) Commentaire des articles	39
5) Fiche financière	60
6) Projets de règlements grand-ducaux d'exécution	61

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement et portant

1. modification du Code du travail;
2. modification de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu;
3. modification de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein emploi;
4. modification de la loi modifiée du 4 septembre 1990 portant réforme de l'enseignement secondaire technique et de la formation professionnelle continue;
5. modification des articles 100, 161, 239, 375 et 376 du Code des assurances sociales;
6. modification de la loi modifiée du 26 mars 1974 portant fixation de suppléments de pension à allouer aux personnes devenues victimes d'actes illégaux de l'occupant en cas d'invalidité ou de décès précoces;
7. modification de la loi modifiée du 24 juillet 2001 concernant le soutien au développement rural;
8. réforme de la taxe sur les véhicules routiers;
9. introduction d'une contribution changement climatique sur les carburants et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto; et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés;
10. modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;
11. établissement de la participation du Grand-Duché de Luxembourg aux Fonds carbone de la Banque Mondiale et de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement.

Palais de Luxembourg, le 15 septembre 2006

*Le Premier Ministre,
Ministre d'Etat,*
Jean-Claude JUNCKER

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

En partant d'une analyse approfondie de la situation économique, financière et sociale du pays, le Gouvernement a annoncé le 2 mai 2006 à la Chambre des Députés sa décision de prendre une série d'initiatives destinées à préparer le pays aux défis qu'il aura à affronter dans les prochaines années. Le Gouvernement avait à cette occasion diagnostiqué un certain nombre de déséquilibres dans le domaine des finances publiques, de la situation sur le marché de l'emploi et du logement ainsi qu'au niveau de l'inflation qui selon lui hypothéquaient sérieusement les perspectives de développement du pays. Il avait enfin mis l'accent sur la nécessité qu'il y avait de créer des marges de manoeuvre pour le financement de certaines politiques cruciales pour l'avenir du pays. L'analyse et le diagnostic du Gouvernement étaient par ailleurs largement partagés par les partenaires sociaux comme l'ont montré les réunions du Comité de Coordination tripartite qui se sont déroulées d'octobre 2005 à avril 2006, pour aboutir le 28 avril 2006 à un avis adopté à l'unanimité des membres du Comité de Coordination tripartite.

Le diagnostic et l'analyse du Gouvernement et des partenaires sociaux, les grandes lignes des mesures proposées ainsi que la méthode de travail du Gouvernement ont été largement exposés dans l'avis précité du Comité de Coordination tripartite et l'exposé des motifs du projet de loi No 5580 adaptant notamment certaines modalités d'application de l'échelle mobile des salaires et des traitements. Il est dès lors renvoyé à ces documents pour la compréhension de la perspective et de la logique dans laquelle se situe le Gouvernement.

Une première série de réformes a en effet été soumise par le Gouvernement au législateur le 31 mai 2005 (document parlementaire No 5580). Ce projet a entre-temps abouti à la loi du 27 juin 2006 adaptant certaines modalités d'application de l'échelle mobile des salaires et des traitements. Le dispositif adopté à cette occasion visait essentiellement à freiner la tendance à la hausse de l'inflation, de la dépense publique et des charges salariales des entreprises. Parallèlement, le Gouvernement annonçait d'autres mesures législatives et réglementaires dans les mois à venir.

Le projet de loi que le Gouvernement soumet maintenant à la décision et à la sanction de la Chambre des Députés couvre, tel que cela avait été annoncé, une deuxième série de mesures destinées à rétablir l'équilibre sur le marché de l'emploi, à assurer l'équilibre des finances publiques en général et à garantir le financement de larges pans de la politique de l'environnement en vue de la réalisation des objectifs souscrits dans le cadre des accords de Kyoto en particulier. Les mesures proposées se déclinent autour de trois axes:

- Dans le domaine de la politique de l'emploi, les mesures visent à promouvoir le maintien dans l'emploi par une meilleure anticipation de restructurations économiques et une meilleure gestion des conséquences de restructurations économiques. Les moyens retenus sont notamment la notification obligatoire de licenciements pour des raisons non inhérentes à la personne du salarié concerné ainsi que la création du nouvel instrument „plan de maintien dans l'emploi“. Les modifications de la législation sur le chômage mises en avant assureront une activation précoce des chômeurs. Il est proposé, par ailleurs, de procéder au redressement de failles de la législation actuelle. Le projet de loi entreprend enfin une révision des mesures en faveur de l'emploi des jeunes.
- En matière de sécurité sociale, les mesures ont pour objet de transférer certaines dépenses du budget de l'Etat vers celui des organismes de la sécurité sociale. C'est notamment le cas des „baby years“ et du complément différentiel. Le projet de loi prévoit en outre que la prise en charge par l'Etat d'un tiers des dépenses d'adaptation et d'ajustement des rentes de l'assurance accident industriel sera abrogée. En ce qui concerne le financement de l'assurance dépendance, le projet de loi prévoit le gel de la participation de l'Etat ainsi que l'augmentation de la cotisation de 1 à 1,4%.
- Au niveau de la politique de l'environnement, les mesures ont pour objectif de réformer la taxe sur les véhicules routiers selon des critères environnementaux, d'introduire une contribution changement climatique par le relèvement progressif du taux des accises sur les carburants routiers, et de définir les modalités de gestion du Fonds de financement des mécanismes de Kyoto ainsi que d'autoriser la participation du Luxembourg aux Fonds Carbone de la Banque mondiale et de la Banque européenne pour la Reconstruction et le Développement.

Les mesures rassemblées dans ce deuxième projet de loi présenté dans le sillage des discussions du Comité de Coordination tripartite sont développées en détail ci-après.

TITRE 1er

Mesures promouvant le maintien dans l'emploi

La partie du projet de loi touchant à la politique de l'emploi se base sur les conclusions du Comité de coordination tripartite du 28 avril 2006 et tient compte, dans la mesure du possible, des remarques formulées par les partenaires sociaux au cours des discussions du Comité permanent de l'emploi (CPE) du 23 mai 2006. Un premier avant-projet fut soumis au CPE pour la réunion du 4 juillet 2006, avant-projet qui a été retravaillé par la suite.

Il importe de souligner que le projet n'a pas fait l'unanimité des partenaires sociaux:

- En ce qui concerne le volet du maintien dans l'emploi, qui a été proposé dans une version allégée par rapport aux propositions initiales soumises au Comité de coordination tripartite, les organisations patronales ont maintenu leurs craintes quant à une immixtion des syndicats respectivement de l'Etat dans la gestion des entreprises alors que les organisations syndicales souhaiteraient revenir au cadre plus rigide et plus contraignant pour l'établissement de plans de maintien dans l'emploi tel que proposé initialement par le ministre du Travail et de l'Emploi.
- En ce qui concerne le volet de la révision du chômage, les organisations syndicales ont marqué leur opposition à certaines modifications envisagées comme l'introduction d'une période de carence entre mesure en faveur de l'emploi et période de chômage et le principe de proportionnalité de la période d'indemnisation du chômage.
- La proposition de réintroduire la prise en considération du revenu du conjoint (= disposition anti-cumul) pour le calcul de l'indemnité de chômage a été refusée à l'unanimité par les partenaires sociaux, ceci malgré une adaptation du texte pour tenir compte d'éventuels cas de rigueur sociaux. C'est pourquoi, dans sa séance du 28 juillet 2006, le Conseil de Gouvernement a décidé, sur proposition du ministre du Travail et de l'Emploi, de renoncer à cette proposition.

Deux autres points des conclusions du Comité de coordination tripartite ne sont pas traités respectivement uniquement traités de manière sommaire dans le présent projet:

- L'instruction des demandes de pouvoir bénéficier du revenu pour personnes gravement handicapées a trouvé une solution au niveau des procédures administratives de manière à ce qu'une modification de la loi du 12 septembre 2003 relative aux personnes handicapées ne s'avère plus nécessaire.
- Comme les modalités pratiques de la collaboration entre l'Administration de l'emploi et les entreprises du secteur du travail intérimaire respectivement du secteur du recrutement ne sont pas encore arrêtées en détail, le projet se limite à prévoir la prise en charge d'éventuels frais comme par exemple le paiement d'incitations financières. Ceci évitera notamment le recours à une nouvelle procédure législative dans la suite.

I. Le rétablissement du plein emploi: une responsabilité partagée

Les propositions, dont les grandes lignes ont été annoncées aux partenaires sociaux au cours de réunions bilatérales, soumises au Comité de coordination tripartite en matière d'emploi et de droit du travail comprenaient, outre le volet „Statut unique“, les trois volets suivants:

- Révision de la législation sur le chômage.
- Maintien dans l'emploi.
- Simplification de la procédure d'autorisation des heures supplémentaires.

Ces trois volets s'inscrivent dans un cadre beaucoup plus général d'anticipation des changements constants du contexte économique et social et d'adaptation des politiques à ces mêmes changements.

Le rétablissement du plein emploi doit jouer un rôle dans la définition et la mise en œuvre de toutes les politiques susceptibles d'avoir un impact direct sur le marché du travail et notamment dans les politiques économique, sociale, de l'éducation et de la formation.

Fait est de constater que l'économie luxembourgeoise continue à créer des emplois en bon nombre et la grande majorité de ces nouveaux emplois sont occupés par des travailleurs frontaliers. Le défi majeur des politiques de l'emploi d'aujourd'hui est donc double: doter les personnes à la recherche d'un emploi des qualifications et compétences nécessaires et inciter les entreprises à recourir à ce

réservoir de main-d'œuvre résidente. Les instances publiques compétentes doivent assurer dans ce contexte le rôle d'intermédiation entre l'offre et la demande d'emploi.

Ces constats d'une mise en commun des efforts ne reposent pas sur de nouveaux fondements, alors que la philosophie à la base des politiques de l'emploi est – pour le Luxembourg – celle d'une solidarité nationale où chaque acteur, instances publiques et partenaires sociaux, doit assumer sa part de responsabilités. Ainsi, des efforts sont nécessaires de la part des employeurs, des syndicats et des chômeurs.

Dans ce contexte, des engagements concrets ont été pris par les employeurs car tous les efforts de formation et d'activation seront uniquement couronnés de succès si les entreprises offrent et des possibilités de stage et les emplois nécessaires.

D'un autre côté, des initiatives propres doivent également être prises par les personnes à la recherche d'un emploi qui pourraient risquer de s'attarder dans des mesures actives en faveur de l'emploi.

Une meilleure prise en charge accrue des jeunes est indispensable dans ce contexte.

Dès lors, les grands axes de la lutte contre le chômage et de maintien dans l'emploi seront les suivants:

- Intensifier les efforts d'activation à court terme: augmenter l'efficacité du fonctionnement de l'Administration de l'emploi (ADEM), privilégier les mesures actives en faveur de l'emploi favorisant l'accès sur le marché du travail concurrentiel, poursuivre les initiatives en cours à l'attention des personnes difficiles à placer comme la campagne de sensibilisation en vue de l'engagement de personnes bénéficiant du statut de travailleur handicapé et le projet de loi No 5144 contribuant au rétablissement du plein emploi, tel qu'amendé.
- Renverser les tendances à moyen terme: maintien sur le marché du travail des personnes menacées de licenciement, intensification des discussions entre les partenaires sociaux soit dans le cadre de leurs obligations de négociation introduites par la loi modifiée du 12 février 1999 soit dans le cadre du nouvel instrument des accords nationaux ou interprofessionnels, maintien en activité des travailleurs âgés, coordination et concertation entre l'enseignement et les entreprises, imbrication des politiques économiques et des politiques de l'emploi.

Se basant sur cette philosophie, les modifications législatives proposées par le présent projet de loi sont destinées à relever le double défi des politiques de l'emploi: maintenir dans l'emploi les personnes menacées de licenciement pour des raisons non inhérentes à leur personne et optimiser l'instrumentaire des mesures de lutte contre le chômage dans le sens d'une intégration voire d'une réintégration aussi précoce que possible du marché du travail par les personnes à la recherche d'un emploi.

Le texte a été structuré de manière à assurer la plus grande visibilité possible aux différents volets des conclusions du Comité de coordination tripartite.

II. Le maintien dans l'emploi

Il est un fait que bon nombre d'emplois disparaissent pour des motifs économiques même en dehors du contexte d'une restructuration d'entreprise sans suivi par une instance quelconque et a fortiori sans possibilité d'intervention au préalable en vue de rechercher des solutions plus intelligentes que le licenciement.

Pour ne citer qu'un exemple, la législation actuelle sur les licenciements collectifs permet à un employeur de résilier, en toute légalité et sans intervention des représentants syndicaux ni d'établissement subséquent d'un plan social, les contrats de travail de 56 salariés pour des motifs „non inhérents à la personne des travailleurs“ au cours d'une année.¹

En même temps, la législation du travail actuelle compte déjà bon nombre de mécanismes de sauvegarde d'emplois qui ne sont cependant pas toujours utilisés d'une manière adéquate. C'est pourquoi, le titre 1er du projet de loi tend à la fois à optimiser les instruments en place et à les compléter là où cela s'avère nécessaire.

¹ A titre d'exemple sur 6 mois: 6 licenciements au 1.1.; 6 licenciements au 3.2.; 2 licenciements au 5.3.; 6 licenciements au 6.4.; 6 licenciements au 7.5.; 2 licenciements au 8.6. → 28 licenciements sans violer la double limite de 7/période de 30 jours et 15/période de 90 jours.

Suite à plusieurs réunions tripartites et à l'invitation aux partenaires sociaux de mener des réflexions dans le sens d'une sauvegarde d'emplois, les organisations syndicales et patronales représentatives sur le plan national ont soumis en date du 19 mai 2004 au ministre du Travail et de l'Emploi une série de mesures en la matière, susceptibles d'une vue commune.

Les propositions concernaient:

- la libération du travail de salariés en cas de restructuration d'entreprise liée à une finalité bien définie;
- l'audit social;
- l'extension du recours au prêt temporaire de main-d'œuvre en cas de restructuration d'entreprise;
- l'optimisation des services d'intermédiation de l'ADEM.

Dans une approche globale et surtout préventive, le programme gouvernemental de 2004 prévoit que:

„Le sujet de la sauvegarde d'emplois notamment dans les entreprises rencontrant des difficultés économiques fera l'objet d'une approche positive. Suite aux discussions avec les partenaires sociaux entamées par le Gouvernement précédent et aux travaux parlementaires à ce sujet plusieurs pistes vont être creusées dans un dialogue renouvelé avec les partenaires sociaux. Il s'agit notamment

- de la gestion prévisionnelle de l'emploi et de l'audit social, le dernier devant permettre d'analyser, en amont des restructurations, et surtout d'un plan social, la situation de l'entreprise, notamment au regard de l'emploi et des mesures à mettre en œuvre pour éviter des licenciements.
- du concept de l'outplacement, à savoir l'accompagnement obligatoire de salariés, menacés de licenciement, par un spécialiste en vue de leur reclassement interne ou externe, sans avoir à subir le sort du chômage.
- de l'extension de la législation sur le prêt temporaire de main-d'œuvre notamment pour le rendre applicable à l'ensemble d'un secteur économique.
- de la modulation du temps de travail comme instrument de sauvegarde d'emplois: l'Etat pourra accompagner financièrement de façon temporaire des réductions de la durée de travail décidées d'un commun accord par les partenaires sociaux en vue d'éviter des licenciements et liées notamment à une formation obligatoire des salariés en vue d'accroître leur employabilité.“

L'approche choisie par le présent projet de loi est celle d'un processus par étapes dont la dernière est le plan social que l'ensemble des étapes précédentes tenteront cependant d'éviter.

A. Une meilleure anticipation de restructurations économiques

Dans un souci de prendre connaissance à un stade aussi précoce que possible d'éventuelles difficultés économiques soit de nature conjoncturelle soit de nature structurelle d'une entreprise et de mettre les instances concernées et notamment l'ADEM en mesure d'en anticiper les conséquences, il est proposé que tout employeur qui occupe au moins 15 salariés et qui licencie un salarié pour des raisons non inhérentes à la personne du dernier en avertisse le Comité de conjoncture. Ce dernier, en tant qu'instance coordonnatrice des efforts en matière de maintien dans l'emploi, dressera un relevé mensuel des notifications reçues et centralisera ainsi les informations sur les licenciements pour difficultés conjoncturelles ou structurelles.

Un impact en est notamment attendu en termes de gestion prévisionnelle de l'emploi.

B. Une meilleure gestion des conséquences des restructurations économiques

Au cas où des licenciements pour des raisons économiques sont inévitables, la philosophie du maintien dans l'emploi consiste à en prendre connaissance aussitôt que possible en vue de déclencher un mécanisme tendant, en prenant recours sur différents outils, à retrouver une alternative pour les salariés concernés sans passage obligatoire par le chômage.

Vu notamment sa composition tripartite, le Comité de conjoncture est l'organe de prédilection non seulement pour gérer les informations mais également pour décider des suites à proposer aux partenaires sociaux. Sur un arrière-fond de responsabilité partagée et de subsidiarité de l'intervention publique, c'est en effet à ces derniers qu'incombe la recherche de solutions alternatives aux licenciements.

ments dans le cadre d'une étape qui se situe en amont de l'application de la législation sur les licenciements collectifs. Les résultats de ces discussions sont consignés dans un instrument qu'on appellera „plan de maintien dans l'emploi“.

De la manière, le Comité de conjoncture peut inviter à tout moment les partenaires sociaux à entamer des discussions en vue de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi. En vue de soutenir les partenaires sociaux dans cette démarche, le Gouvernement accompagne les accords trouvés par un certain nombre d'aides notamment financières destinées et aux salariés concernés (prise en charge de frais de formation, de reconversion, de consultance, ...) et aux entreprises y compris celles qui reprennent ces personnes sans passage obligatoire par le chômage (simplification du prêt temporaire de main-d'œuvre, possibilité de réduction de la participation aux frais de la préretraite, aides à l'embauche).

Les syndicats et l'employeur ont en outre la faculté de discuter un plan de maintien dans l'emploi sans passage obligatoire par le Comité de conjoncture.

Le Comité de conjoncture a également la faculté, sur initiative de son secrétariat ou d'un de ses membres, de faire précéder la discussion d'un plan de maintien dans l'emploi par un audit économique et social de l'entreprise en difficultés économiques.

Dans tous les cas les plans de maintien dans l'emploi négociés doivent obtenir l'homologation du ministre ayant l'Emploi dans ses attributions, en raison notamment du fait que les aides financières éventuelles qui en découlent et pour les salariés et pour les employeurs seront à charge des crédits du Fonds pour l'emploi.

Toutes les mesures définies par le plan de maintien dans l'emploi ont comme objectif principal d'éviter la négociation d'un plan social. Si cette dernière hypothèse s'avérait cependant inévitable, et en absence de plan de maintien dans l'emploi homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions au courant des six mois précédant le début des négociations du plan social, les discussions devront obligatoirement et sous peine de nullité porter d'abord sur les mêmes sujets que ceux à négocier dans le cadre d'un plan de maintien dans l'emploi.

Ce ne sera que dans la suite que les négociations pourront aussi porter sur la mise en place d'éventuelles mesures de compensation financières. Toutefois, dans ce contexte, aucune homologation ministérielle n'est prévue alors qu'aucune aide financière de l'Etat n'est prévue dans le contexte de l'exécution du plan social.

Dans un but de laisser aux partenaires sociaux la flexibilité nécessaire et d'accorder au plan de maintien dans l'emploi une connotation positive, les propositions du titre 1er se limitent à dessiner un cadre minimal dans lequel les discussions se dérouleront. Il en découle par exemple qu'en cas de non-accord, les parties se limiteront à saisir le Comité de conjoncture d'un simple rapport, sans qu'une procédure de conciliation ne soit prévue.

III. Les modifications de la législation sur le chômage

Bon nombre de mesures actives en faveur de l'emploi, décidées à une époque où le taux de chômage était à un niveau que les économistes considéraient comme plein emploi (c'est-à-dire réduit essentiellement au chômage frictionnel), respectivement à une époque où le phénomène du chômage était surtout de nature conjoncturelle, ont fait leurs preuves pendant des années voire des décennies. Il n'en reste pas moins vrai qu'aujourd'hui, à une époque où le chômage devient de plus en plus structurel, elles n'engendrent plus, tel que souhaité, une employabilité croissante de la population concernée.

Au contraire, certains instruments risquent de provoquer trop souvent une passivité certaine face aux efforts des personnes concernées d'intégrer respectivement de réintégrer définitivement le marché du travail.

Il y a donc lieu de remettre en question les instruments existants et d'exploiter de nouvelles pistes nécessaires sur l'arrière-fond des objectifs prioritaires en matière de lutte contre le chômage. Il s'agit notamment d'une activation aussi précoce que possible et d'une augmentation de l'employabilité des personnes inscrites à l'ADEM.

A. Des réformes tendant à une activation précoce des chômeurs

Le paiement d'une indemnité de chômage doit permettre aux salariés qui perdent leur emploi pour une raison indépendante de leur volonté de maintenir leur niveau de vie et de continuer à honorer leurs engagements pris pendant leur recherche d'un nouvel emploi.

C'est notamment en vue d'éviter que les salariés concernés ne soient obligés de recourir à des aides sociales que le montant de l'indemnité de chômage et la durée d'indemnisation ne seront pas remis en question de manière indifférenciée.

En parallèle, il faut cependant s'assurer que les personnes en question soient incitées à rechercher activement un nouvel emploi dans les meilleurs délais et éviter que, face à cette compensation financière, elles ne s'enlisent dans ce régime passif qui risque d'aboutir tôt ou tard à la dépendance d'aides sociales.

Une réactivation rapide est d'autant plus importante en cas de courtes carrières professionnelles.

Sur cet arrière-fond, il est proposé de modifier la législation sur le chômage complet à plusieurs niveaux:

- Une convention d'activation conclue entre l'ADEM et le demandeur d'emploi fixera les droits et obligations des deux parties pendant la période de recherche d'emploi. Elle sera proposée aux jeunes chômeurs au plus tard à la fin de leur troisième mois d'inscription et aux chômeurs adultes au plus tard à la fin de leur sixième mois d'inscription.
- Un délai de carence est en principe à observer par le chômeur entre la fin de sa mesure active en faveur de l'emploi et son début d'indemnisation au chômage. Si l'ADEM a failli à ses obligations, il sera dérogé à l'observation de ce délai de carence.
- Le chômeur, quant à lui, devra faire preuve d'efforts propres déployés dans le cadre de sa recherche d'emploi. Dans ce contexte, le règlement grand-ducal du 25 août 1983 définissant les critères de l'emploi approprié servira de référence.
- Etant donné que les instruments qui prévoient une association active des entreprises privées sont à privilégier en raison notamment d'une réelle perspective d'embauche à la fin de la mesure, la législation sur les mesures en faveur de l'emploi des jeunes est révisée dans le but principal d'en augmenter l'efficacité en termes d'intégration respectivement de réintégration définitives des jeunes en question sur le marché du travail.
- Dans la mesure où le Gouvernement entend éviter les décrochages scolaires en éliminant tout facteur qui pourrait être considéré comme incitatif à quitter prématurément l'école, il est proposé d'abandonner le mécanisme de payer une indemnité de chômage aux jeunes sortants d'école. En contrepartie, les jeunes en question devront être obligatoirement pris en charge soit sous la forme d'une mesure active en faveur de l'emploi soit dans le cadre des projets de réforme actuellement en cours d'élaboration au sein du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle (nouveau projet de loi portant entre autres organisation des cours de formation professionnelle au CNFPC qui s'adressent à des jeunes qui ne remplissent pas les critères pour accéder au régime professionnel de l'enseignement secondaire technique respectivement aux jeunes qui ne disposent pas des compétences nécessaires pour accéder au marché de l'emploi et aux jeunes ayant quitté prématurément l'école) respectivement au sein du Ministère de la Famille et de l'Intégration (service volontaire pour jeunes non qualifiés en situation de décrochage scolaire). Etant donné que les deux projets précités prévoient le paiement d'indemnités en cas de besoin, des cas sociaux pourront être évités.

B. Le redressement de failles de la législation actuelle

- L'ADEM garantira le respect du principe du contradictoire avant la prononciation définitive d'une sanction à l'égard du chômeur indemnisé.
- La formulation actuelle des textes régissant l'ouverture des droits au paiement d'une indemnité de chômage („être domicilié sur le territoire luxembourgeois et y avoir perdu son dernier emploi“) engendrant le risque que des non-résidents élisent domicile au Luxembourg avant la fin de leur préavis pour pouvoir bénéficier de la législation luxembourgeoise, il est proposé de modifier la condition de résidence de manière plus restrictive en exigeant que le chômeur „soit domicilié sur le

territoire luxembourgeois *au moment de la notification du licenciement* et y avoir perdu son dernier emploi“.

- Dans un souci de proportionnalité, la période d'indemnisation du chômage complet ne pourra plus dépasser la durée effectivement travaillée dans le cadre d'un contrat à durée déterminée ou indéterminée.
- En matière de chômage des indépendants, il est proposé de mettre en place certaines garanties permettant d'éviter des abus constatés en relation avec le montant des revenus déclarés (prise en compte exclusive des revenus pour lesquels des cotisations sociales ont effectivement été versées au cours des deux derniers exercices cotisables). En contrepartie, la période de stage en vue de pouvoir bénéficier d'indemnités de chômage est ramenée de cinq à deux ans.

IV. Les autres modifications législatives proposées

A. La législation concernant l'impôt sur le revenu

Les montants exonérés sur base des points 9 et 10 de l'article 115 de la loi LIR seront uniformisés en portant le montant en question à 12 fois le salaire social minimum mensuel pour travailleurs non qualifiés, alors que dans la situation légale actuelle le plafond largement supérieur de l'exonération prévue au point 9 incitait les employeurs à contourner des mesures fiscales.

Le point 10 se limitera dorénavant à exonérer de l'impôt sur le revenu les indemnités bénévoles de licenciement allouées en cas de fermeture totale ou partielle d'une entreprise résultant dans un licenciement collectif ainsi que les indemnités de départ convenues dans une convention collective de travail. Dès lors, les indemnités exorbitantes payées dans le cadre de transactions individuelles („Golden Hand-Shake“), souvent réalisées afin d'éviter les procédures légales en matière de licenciements collectifs, ne seront plus exonérées.

Une autre modification proposée tend à retenir qu'à l'avenir la proposition faite par le Comité de conjoncture quant à l'éligibilité ou non des demandes doit être suivie par l'Administration des Contributions.

B. La législation sur les autorisations de travail supplémentaire

Dans un souci de simplification administrative, l'idée est de remplacer la procédure d'autorisation par une simple notification préalable des heures supplémentaires à condition cependant que celle-ci soit assortie d'un avis favorable de la délégation s'il en existe ou, pour les entreprises occupant moins de quinze salariés, d'un avis favorable des salariés concernés.

Dans ce cas la notification vaut autorisation ministérielle.

En cas d'avis défavorable ou équivoque, la procédure d'autorisation actuelle devra continuer à trouver application afin de ne pas laisser à la délégation le pouvoir unique de décision quant à la nécessité de faire prester des heures supplémentaires.

C. La législation sur l'Administration de l'emploi

Les moyens de sanction de l'ADEM par rapport aux demandeurs d'emploi non indemnisés sont renforcés en portant, en cas de comportement fautif répété, la période de suspension du dossier de deux à six mois.

D. La législation sur l'apprentissage des adultes

La réforme envisagée a comme but d'éviter une situation de concurrence par rapport à l'apprentissage initial, qui doit rester la règle.

Les critères d'accès à l'apprentissage des adultes sont modifiés de la manière suivante:

- les personnes âgées de 23 ans au moins pourront accéder à un apprentissage pour adultes sans condition supplémentaire;
- les personnes âgées entre 18 et 23 ans pourront accéder à un apprentissage pour adultes sous la double condition d'avoir quitté le système scolaire depuis au moins 25 mois et d'avoir exécuté un travail en tant que salarié pendant au moins 25 mois. Il est évident que les personnes qui ne rem-

plissent pas ces conditions pourront toujours suivre un apprentissage initial. Une possibilité de dérogation à la condition d'affiliation est cependant prévue pour des cas recensés par la commission compétente. Cette disposition a permis à la proposition de recueillir un consensus entre le Gouvernement et les partenaires sociaux.

V. L'extension du projet à la révision des mesures en faveur de l'emploi des jeunes

La révision des mesures en faveur de l'emploi des jeunes constituait un des quatre volets du projet de loi No 5501 déposé à la Chambre des Députés en date du 26 juin 2005.

En parallèle aux travaux parlementaires, la réforme des mesures en faveur de l'emploi des jeunes a également été abordée entre le Gouvernement et les partenaires sociaux au cours des récentes réunions du Comité de coordination tripartite respectivement du Comité permanent de l'emploi.

Dans ce contexte a notamment été formulée la demande d'une prolongation du nouveau contrat d'initiation à l'emploi prévu pour le secteur privé.

En vue de ne pas compromettre la nécessaire création, au cours de la session parlementaire 2005/2006, d'une base légale pour l'engagement par l'Administration de l'emploi de consultants émanant du secteur privé respectivement la modification de la base légale des aides à l'embauche, le Gouvernement et la Commission parlementaire sont tombés d'accord pour soumettre le projet de loi No 5501 au vote de la Chambre des Députés en date du 12 juillet 2006, à l'exception des mesures en faveur de l'emploi des jeunes, qui seront donc abordées exclusivement dans le projet de loi transposant les accords tripartites de 2006.

Les passages y relatifs du projet de loi se basent largement sur les propositions de la Commission parlementaire (pour tenir compte notamment des remarques formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 4 avril 2006) en y ajoutant la possibilité de porter la durée du contrat d'initiation à l'emploi à 24 mois sous condition qu'il s'agisse soit d'une formation qualifiante soit d'une formation reconnue par une convention collective de travail. La prolongation est cependant liée à une obligation d'embauche du jeune à l'expiration du contrat.

TITRE 2

Mesures en matière de sécurité sociale

I. Modification du mode de financement de certaines dépenses de sécurité sociale

Dans l'avis du Comité de coordination tripartite du 28 avril 2006 et dans la déclaration du Gouvernement sur la situation économique, sociale et financière du pays du 2 mai 2006, il a été retenu que dans le cadre des mesures de consolidation budgétaire différentes interventions de l'Etat au niveau de la sécurité sociale seraient désormais à charge des cotisants. Ainsi, il a été convenu de transférer la prise en charge des „baby years“ et du complément différentiel de l'administration centrale vers les caisses de pension. D'un commun accord, il sera procédé à l'abrogation de la prise en charge par l'Etat d'un tiers des dépenses d'adaptation et d'ajustement des rentes de l'assurance accident industriel.

II. Financement de l'assurance dépendance

La participation de l'Etat au financement de l'assurance dépendance sera gelée à son montant nominal inscrit au budget 2006, c'est-à-dire à 140 millions. En contrepartie, la cotisation de l'assurance dépendance passera de 1 à 1,4% à partir du 1er janvier 2007. Les soins aux personnes dépendantes sont nécessaires, mais ils coûtent cher. C'est pourquoi les prestations et les performances de l'assurance dépendance feront l'objet d'un examen critique au cours de l'année prochaine. Il a été convenu de revoir le financement de l'assurance dépendance fin 2009.

TITRE 3

Mesures en matière de politique de l'environnement

La réforme de la taxe sur les véhicules automoteurs selon des critères environnementaux ainsi que l'introduction d'une „contribution spéciale Kyoto“ (dénommée par la suite „contribution changement

climatique“) moyennant un relèvement progressif du taux des accises sur les carburants routiers sont deux mesures-clés du „1er plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“ que le gouvernement a adopté fin avril 2006.

Le secteur des transports est en effet de loin le secteur pesant le plus lourd dans le „bilan Kyoto“ du Luxembourg. Alors que, conformément aux engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto et à la répartition des charges au sein de l'Union européenne, le Luxembourg pourra émettre environ 9,135 millions de tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) par an durant la période 2008-2012 (une réduction de plus de 3,5 millions de tonnes par rapport à l'année de référence 1990), les émissions du secteur des transports à elles seules ont augmenté de 4,2 millions de tonnes entre 1990 et 2004, où elles ont atteint 6,7 millions de tonnes.

Alors que les exportations de carburants sont en grande partie à l'origine de cette hausse spectaculaire, les émissions en provenance du parc automobile national ont également plus que doublé au cours des 15 dernières années (740.000 tonnes de CO₂-équivalent en 1990 – 1,59 million de tonnes en 2004).

I. Réforme de la taxe sur les véhicules routiers

Inspiré d'une proposition de directive du Conseil et guidé par une application systématique du principe pollueur-payeur, le présent projet de loi aura comme objectif d'inciter le consommateur à donner préférence aux véhicules à faible consommation de carburant, i.e. à faibles émissions de CO₂. En parallèle, il se propose de contribuer à limiter la pollution atmosphérique et les risques pour la santé humaine et l'environnement qui en résultent, causés par les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules fines.

Contexte communautaire

Au niveau de la Communauté européenne, les transports sont responsables de 28% des émissions totales de CO₂. Ce chiffre s'élève à près de 60% au Luxembourg. Au sein de la Communauté, le transport routier représente à lui seul 84% de l'ensemble des émissions de CO₂ imputables au secteur, la moitié de ces émissions pouvant être attribuées aux voitures particulières.

Le Conseil, en adoptant en 1996 la „stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant“, a identifié l'utilisation optimale des mesures de nature fiscale comme instrument important pour réduire les émissions des voitures particulières, et ceci en complément d'engagements volontaires de l'industrie automobile en matière de réduction de la consommation de carburant, et de la sensibilisation des consommateurs moyennant un étiquetage de la consommation de carburant des voitures et des émissions correspondantes.

En juillet 2005 la Commission européenne a présenté une *proposition de directive concernant les taxes sur les voitures particulières* (COM (2005) 261) laquelle prévoit une restructuration des systèmes de taxation des voitures particulières des Etats membres. A côté de la suppression progressive des taxes d'immatriculation (taxe n'existant pas au Luxembourg), la Commission propose qu'à compter du 31 décembre 2008 au moins 25% du total des recettes fiscales générées par les taxes existantes (taxes annuelles de circulation et les taxes d'immatriculation) le soient grâce à un paramètre lié aux émissions de CO₂ intégré dans l'assiette de ces taxes. Au 31 décembre 2010, le poids du paramètre „émissions de CO₂“ devra être d'au moins 50%.

Enfin, la Commission européenne recommande que les Etats membres introduisent des incitations fiscales coordonnées pour les voitures qui satisfont à des valeurs limites d'émission plus strictes que celles (Euro 4) imposées par la directive 98/69/CE, ceci afin d'accélérer la commercialisation de voitures qui satisfont à de futures normes à adopter au niveau communautaire (Euro 5/6).

Caractéristiques du parc automobile luxembourgeois

Le faible niveau d'imposition des véhicules automoteurs comparé aux pays voisins (absence de taxe d'immatriculation, taxe de circulation annuelle peu élevée, accises sur les carburants traditionnellement basses) est un des facteurs expliquant que le parc automobile luxembourgeois se caractérise par une cylindrée et une consommation de carburant supérieures à la moyenne constatée au sein de l'UE.

Par ailleurs le taux de motorisation du Luxembourg, avec 640 voitures pour 1.000 habitants, est le plus élevé en Europe.

Une autre caractéristique du parc luxembourgeois est son âge moyen peu élevé. Le renouvellement du parc s'opère à grande vitesse: en 2005, on note plus de 48.500 nouvelles immatriculations, alors que la taille du parc total (voitures particulières) dépasse les 305.000 unités. S'y rajoutent près de 20.000 camionnettes, 1.800 camions de moins de 12 tonnes, 3.700 camions de plus de 12 tonnes, quelque 14.200 motocycles, 23.500 cyclomoteurs, près de 1.400 autocars et autobus, 3.500 tracteurs agricoles, plus de 4.700 tracteurs de semi-remorques, etc.

Quant à la répartition diesel/essence, fin janvier 2006 le parc se composait comme suit: 154.400 véhicules essence; 150.500 véhicules diesel; 300 véhicules gaz ou hybride. Cependant, au niveau des nouvelles immatriculations (2005), on note une très forte progression du diesel avec plus de 75% des parts de marché, tendance croissante.

Les émissions moyennes des voitures nouvellement immatriculées en 2005 au Grand-Duché s'élèvent à 190 g de CO₂/km pour les moteurs essence et à 162 g de CO₂/km pour les moteurs diesel. D'après la Commission européenne, les émissions moyennes des véhicules vendus au Luxembourg dépassaient en 2003 de 8 g de CO₂/km (constructeurs européens) respectivement de 11 g de CO₂/km (constructeurs japonais) les moyennes enregistrées au niveau de l'UE.

La Communauté européenne s'est fixée comme objectif de ramener les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves à un niveau moyen de 120 g/km pour 2010 au plus tard. Aux émissions de 120 g de CO₂/km correspond une consommation moyenne de 5 l d'essence par 100 km ou 4,5 l de diesel par 100 km. En 2005, seulement 9,2% des voitures vendues au Grand-Duché présentaient des émissions de CO₂ inférieures à 120 g/km. Les voitures à moteur diesel avec des émissions de CO₂ comprises entre 140 et 160 g/km constituent la catégorie la mieux représentée parmi les ventes de 2005.

Fiscalité des voitures particulières au Grand-Duché de Luxembourg

A ce jour l'on constate que les Etats membres recourent à une large panoplie d'instruments fiscaux qui leur assurent des recettes budgétaires considérables de la part des usagers de la route privés et professionnels.

La quasi-totalité des Etats membres de l'UE-15 perçoivent une taxe annuelle de circulation, calculée sur base de paramètres aussi diversifiés que la cylindrée, la puissance, le niveau d'émissions de CO₂ ou la masse du véhicule.

Le Luxembourg dispose à l'heure actuelle uniquement d'une taxe de circulation annuelle. Son montant est très bas, le barème n'ayant plus été remis à jour depuis 1984. La taxe moyenne se situe autour de 80 euros. Rien qu'une réévaluation en fonction de l'indice des prix conduirait déjà à une hausse de 61%.

Pour les voitures particulières, de même que pour les motos, le barème en vigueur est structuré d'après la cylindrée du moteur, avec une progression quasi linéaire. Aucune distinction n'est faite entre moteurs essence et diesel. Pour les autocars, autobus, camionnettes, camions et tracteurs, la taxe est établie en fonction de la masse à vide du véhicule.

Etablissement des nouveaux barèmes

Le projet de réforme de la taxe devra encourager le consommateur à faire un choix réfléchi lors de l'acquisition d'un nouveau véhicule. Elle ne cherche pas à pénaliser de manière disproportionnée les détenteurs de véhicules plus polluants (en termes d'émissions de NOx et de particules notamment) acquis il y a quelques années à un moment où des technologies plus propres n'étaient pas encore offertes. Pour cette raison, il n'est pas prévu de suivre l'exemple allemand consistant à appliquer des taux plus défavorables pour les véhicules ne répondant pas aux normes Euro 3 ou Euro 4.

Les émissions de CO₂, qui serviront de base au calcul de la taxe selon le nouveau barème, n'ont été recensées de manière systématique par la Société nationale de contrôle technique (SCNT) que depuis janvier 2001. Fin janvier 2006, pour quelque 137.000 voitures immatriculées avant le 1.1.2001 les émissions de CO₂ ne sont pas recensées, alors que pour les 171.000 voitures „récentes“ les émissions sont répertoriées dans les fichiers électroniques de la SNCT. Compte tenu du taux de renouvellement du parc, l'on peut donc raisonnablement estimer qu'au 1.1.2007, jour escompté d'entrée en vigueur du nouveau barème, les émissions de CO₂ pourront être prises en considération pour les deux tiers du parc automobile.

Les autres données (émissions de CO – monoxyde de carbone, HC – hydrocarbures, NOx – oxydes d’azote, et particules) figurant sur le certificat de conformité de chaque nouveau véhicule, et nécessaires pour pouvoir attribuer à chaque véhicule une norme EURO, ne sont pas disponibles sous forme digitale auprès de la SNCT. Il en est de même pour l’équipement éventuel des voitures diesel d’un filtre à particules.

La disponibilité limitée des données relatives aux émissions de CO₂ impose quelques contraintes quant au choix des barèmes. Une double approche, selon que la 1ère immatriculation date d’avant ou d’après le 1er janvier 2001, s’avère incontournable, à moins de saisir rétroactivement les données pour plus de 100.000 voitures, charge administrative disproportionnée.

- a) Pour les voitures dont la 1ère immatriculation date d’après le 1er janvier 2001, pour lesquelles les émissions de CO₂ (g/km) sont disponibles auprès de la SNCT, la taxe, exprimée en euros, sera calculée d’après la formule:

Taxe (€) = a * b * c, avec

⇒ a = émissions de CO₂ en g/km

⇒ b = 0,9 pour les moteurs diesel

0,6 pour les moteurs essence

A noter que les voitures fonctionnant au gaz naturel sont avantagées par le biais du système proposé en ce que leurs émissions de CO₂ se situent à un niveau proche de la voiture diesel, tout en bénéficiant du coefficient d’ajustement de la voiture fonctionnant à l’essence (b = 0,6).

⇒ c („facteur exponentiel“) équivaut à 0,5 lorsque les émissions ne dépassent pas 90 g de CO₂/km, et augmente par pas de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km.

A cela s’ajoutera une déduction de 40 euros pour les voitures diesel dont les émissions de particules ne dépassent pas 10 mg/km. En pratique, il s’agit des voitures équipées d’un filtre à particules. Pour mémoire, la valeur proposée par la Commission européenne pour la future norme Euro 5 est de 5 mg/km.

A noter enfin que la taxe, déductions comprises, ne pourra pas être inférieure à 50 euros.

A défaut de données précises pour chaque véhicule, le facteur „b“ permet de rendre compte du fait que la plupart des véhicules à moteur diesel actuellement en circulation émettent environ 10 fois plus d’oxydes d’azote (NOx) que les véhicules à essence et, à défaut d’un filtre à particules, contribuent fortement à la pollution de l’air par les particules fines. La valeur limite pour le dioxyde d’azote (NO₂) dans l’air ambiant est actuellement déjà dépassée à Luxembourg-ville, celle pour les particules fines risque de l’être dans un avenir proche. En outre, le plafond national pour les oxydes d’azote, fixé pour 2010 par la directive relative aux plafonds d’émissions nationaux, risque d’être dépassé.

Malgré un coefficient „b“ de 50% plus élevé pour le diesel que pour l’essence, le véhicule diesel reste attractif en raison de sa consommation plus faible et des taux d’accises moins élevés sur le carburant. La pondération diesel-essence telle qu’elle existe dans le barème actuellement en vigueur ne sera pas affectée de manière substantielle par le nouveau système.

Une des prémisses pour atteindre l’objectif principal susmentionné (caractère incitateur de la taxe) consiste à assurer une différenciation suffisamment marquée entre les montants appliqués aux véhicules produisant des émissions élevées de CO₂ et ceux appliqués aux véhicules économes en carburant. D’où le choix d’un facteur exponentiel „c“ permettant d’assurer des montants bas pour les véhicules très économes en carburant et une hausse sensible des montants de la taxe pour les véhicules présentant des émissions de CO₂ très élevées. L’application du principe pollueur-payeur se trouve ainsi garantie.

Afin de relativiser la hausse projetée de la taxe, il convient de préciser que d’après le modèle proposé:

- pour 25% du parc diesel les émissions sont inférieures à 140 g de CO₂ par km, et la taxe se situera en dessous de 126 euros (déduction éventuelle en cas de respect du seuil de 10 mg/km pour les particules non comprise);
- pour 57,7% du parc diesel les émissions sont inférieures à 160 g de CO₂ par km, et la taxe se situera en dessous de 173 euros;

- seulement pour 3,7% du parc diesel les émissions dépassent 250 g de CO₂ par km, et la taxe s'élèvera donc à 472 euros et plus;
 - pour 30,7% du parc essence les émissions sont inférieures à 160 g de CO₂ par km, et la taxe se situera en dessous de 115 euros;
 - pour 65,3% du parc essence les émissions sont inférieures à 200 g de CO₂ par km, et la taxe se situera en dessous de 192 euros;
 - seulement pour 3,9% du parc essence les émissions dépassent 300 g de CO₂ par km, et la taxe s'élèvera donc à 468 euros et plus.
- b) Pour les voitures dont les données d'émission de CO₂ ne sont pas disponibles sous forme électronique auprès de la SNCT, donc dont la première immatriculation date d'avant le 1er janvier 2001, le montant de la taxe, pour chaque tranche entière ou commencée de 100 cm³ de cylindrée, est déterminé comme suit:

<i>Voiture dont la cylindrée est comprise entre</i>	<i>Carburant</i>	<i>Montant de la taxe par tranche entière ou commencée de 100 cm³ de cylindrée</i>
1-1.600 cm ³	tous	6,00 €
1.601-2.000 cm ³	tous	7,00 €
2.001-3.000 cm ³	diesel	10,50 €
	autres	9,50 €
3.001-4.000 cm ³	diesel	13,50 €
	autres	11,50 €
4.001 cm ³ et plus	diesel	15,00 €
	autres	12,50 €

Le but consiste à assurer une transition aussi équitable que possible avec le système basé sur les émissions de CO₂ utilisé pour les voitures immatriculées après le 1er janvier 2001.

En effet, il s'agit d'éviter, dans la mesure du possible:

- d'inciter le consommateur à garder plus longtemps que prévu son ancien véhicule pour la simple raison d'une taxe plus avantageuse,
- de pénaliser outre mesure les vieux véhicules, certes souvent plus polluants (Euro 2, Euro 1, etc.), en „obligeant“ en quelque sorte leur détenteur à s'en débarrasser suite à des taux très élevés.

Alors que les écarts entre les deux systèmes sont relativement faibles pour une majorité de voitures, il est inévitable que certaines voitures immatriculées en 2001 et présentant de très fortes émissions seront soumises à une taxe plus élevée que si elles avaient été immatriculées en 2000. A l'inverse, certaines voitures très économes en carburant et immatriculées à partir de 2001 seront soumises à une taxe moins élevée que si elles avaient été immatriculées à une date antérieure.

Cependant, au cas où pour un „ancien“ véhicule, le montant de la taxe calculé d'après les émissions de CO₂ telles que reprises sur le certificat de conformité européen s'avère inférieur au montant de la taxe établi d'après la cylindrée, il pourra être tenu compte des émissions de CO₂ sur demande auprès de l'autorité d'immatriculation.

Les exemples ci-dessous illustrent la taxe applicable à partir du 1er janvier 2007, en la comparant avec la taxe actuellement en vigueur:

<i>taxe appliquée à partir du 1.1.2007</i>					
<i>modèle</i>	<i>émissions de CO₂ (g/km)</i>	<i>cylindrée (cm³)</i>	<i>taxe actuelle</i>	<i>voitures immatriculées avant le 1.1.2001</i>	<i>voitures immatriculées après le 1.1.2001</i>
VW Polo 1.2 boîte manuelle (essence)	144	1.198	46,75 €	72,00 €	95,00 €
Toyota Corolla 1.4 D-4D boîte manuelle (diesel)	128	1.364	54,50 €	84,00 €	103,00/63,00* €
Toyota Prius Hybrid essence	104	1.497	58,50 €	–	50,00 €
VW Golf 2.0 TDI boîte manuelle (diesel)	154	1.968	81,00 €	140,00 €	166,00/126,00 €
VW Golf 2.0 FSI boîte manuelle (essence)	192	1.984	81,00 €	140,00 €	184,00 €
Mercedes E 320 CDI boîte automatique (diesel)	202	2.987	126,25 €	315,00 €	309,00/269,00 €
Mercedes ML 280 Cdi boîte automatique (diesel)	260	2.987	126,25 €	315,00 €	514,00/474,00 €
Mercedes E 280 boîte manuelle (essence)	227	2.996	126,25 €	285,00 €	258,00 €
BMW X5 3,0 i boîte manuelle (essence)	307	2.979	126,25 €	285,00 €	497,00 €
VW Touareg 3,2 V6 boîte manuelle (essence)	324	3.189	134,50 €	368,00 €	563,00 €
Mercedes E 350 (essence)	240	3.498	147,25 €	402,50 €	288,00 €
Mercedes E 500 boîte automatique (essence)	280	4.966	210,50 €	625,00 €	403,00 €
VW Touareg V10 TDI boîte automatique (diesel)	332	4.921	210,50 €	750,00 €	896,00/856,00 €

* Déduction de 40 euros en cas de filtre à particules (< 10 mg/km)

L'on se rend ainsi compte que des moteurs de même cylindrée peuvent être à l'origine de valeurs d'émissions de CO₂ variant sensiblement selon le type de carrosserie qu'ils équipent. A défaut de disponibilité de données relatives aux émissions de CO₂ pour les motos, camionnettes, camions, autobus, tracteurs et autres types de véhicules, il n'est pas possible d'introduire pour ces véhicules un système similaire à celui proposé pour les voitures à personnes. Un ajustement des barèmes s'impose néanmoins.

Les tarifs actuellement en vigueur sont augmentés de 50 à 70% pour les camionnettes et camions dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 12 tonnes. Pour les camions de plus de 12 tonnes, soumis à l'Eurovignette, la base taxable restera inchangée de même que les catégories des différents véhicules. Certains tarifs seront légèrement adaptés, notamment pour ce qui concerne les semi-remorques qui seront soumises à une taxe minimale de 50 euros.

Pour ce qui concerne les motos, l'on procédera à une simplification des tarifs en se limitant à 4 catégories définies en fonction de la cylindrée. Il en est de même pour les autocars et autobus, pour lesquels deux tarifs (150 et 250 euros) seront appliqués en fonction de la masse maximale autorisée.

La législation en matière de disponibilité d'informations sur la consommation de carburant des voitures et les émissions correspondantes impose que:

- une étiquette relative à la consommation de carburant (en l/100 km) et aux émissions de CO₂ (en g/km) soit apposée dans les points de vente sur chaque modèle de voiture particulière (ou affichée à proximité);

- la SNCT assure la diffusion d'un guide indiquant la consommation de carburant et les émissions de CO₂;
- pour chaque marque soit affichée dans les points de vente une liste avec les indications relatives à la consommation de carburant et aux émissions spécifiques de CO₂ de tous les modèles de voitures neuves proposées en vente;
- la documentation promotionnelle indique les données relatives à la consommation de carburant et aux émissions spécifiques de CO₂.

Notons enfin que la recette escomptée de la taxe sur les véhicules automoteurs s'élève actuellement à 35 millions d'euros, dont 20% reviennent aux communes. L'on peut estimer que le produit de la taxe, pour ce qui est de la part des voitures particulières, doublera suite à l'entrée en vigueur de la réforme proposée.

Il convient de souligner que la réforme de la taxe reflète d'un côté une adaptation générale des tarifs à l'évolution des prix au cours des 20 dernières années, et d'un autre côté un volet environnemental tel qu'exposé ci-dessus, se matérialisant par une hausse modérée des tarifs pour les voitures à faible consommation de carburant et par une hausse sensible pour celles présentant des valeurs d'émissions élevées. Il s'ensuit que le gouvernement entend utiliser une part substantielle des recettes supplémentaires ainsi générées pour la mise en œuvre de mesures dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Il est ainsi proposé que 40% du produit de la taxe alimentent le fonds de financement des mécanismes de Kyoto.

II. Introduction d'une contribution changement climatique sur les carburants

La méthodologie d'affectation des émissions de CO₂ appliquée au niveau international, reposant sur le principe de la territorialité, revêt une importance particulière au Luxembourg, dans la mesure où elle exige que les émissions des carburants vendus au Luxembourg, mais non consommés par le parc automobile national, soient également prises en compte dans le „bilan Kyoto“ du Luxembourg. A l'heure actuelle l'on estime que près de 75% des quantités de carburant vendues au pays sont exportées.

Lors des ateliers de travail organisés dans le cadre de l'élaboration du „1er plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“ le *Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut (FIFO) an der Universität zu Köln* a montré qu'un relèvement progressif du taux des accises sur les carburants s'avère être un élément régulateur indispensable pour freiner la croissance préoccupante des exportations de carburants et limiter les émissions de CO₂ y relatives attribuées au Luxembourg. Une approche graduelle est préconisée, avec une évaluation régulière des incidences sur l'équilibre budgétaire et une adaptation annuelle de la contribution en cas de nécessité absolue.

Les taux pratiqués pour l'essence au Luxembourg dépassent depuis longtemps les minimas communautaires (440 euros/1.000 l, minimum communautaire 359 euros/1.000 l). Il n'en reste pas moins qu'un différentiel important subsiste avec l'Allemagne, la Belgique et la France.

Il en va différemment pour le diesel où le minima communautaire est fixé à 302 euros/1.000 l. Le taux pratiqué au Luxembourg est de 277 euros/1.000 l depuis le 1er janvier 2006. Le minimum communautaire devra être atteint pour le 1er janvier 2009. Deux hausses de 12,5 euros/1.000 l, soit 1,25ct/l doivent donc encore être mises en œuvre. Le taux pour le diesel professionnel (routier) pourra par dérogation se situer à 272 euros/1.000 l jusqu'au 31 décembre 2009. Ensuite, les taux de 330 euros/1.000 l pour le diesel ordinaire et de 302 euros/1.000 l pour le diesel professionnel devront être atteints au 1er janvier 2012.

Dans un premier temps, la hausse des accises se fera selon les modalités suivantes:

⇒ 1/1/2007: essence: 2 cts/l

diesel: 1,25 ct/l

⇒ 1/1/2008: hausse supplémentaire pour le diesel de 1,25 ct/l.

A noter que conformément au principe retenu dans l'avis du Comité de Coordination tripartite du 28 avril 2006, l'augmentation des accises dont question ci-dessus sera neutralisée du point de vue de l'échelle mobile des salaires au vu du fait qu'il s'agit d'une contribution qui est affectée à un objectif écologique.

En application du principe pollueur-payeur, les recettes ainsi générées seront affectées intégralement au Fonds de financement des mécanismes de Kyoto.

Une modification de l'article 22, paragraphe (3) de la loi modifiée du 23 décembre 2004:

1. établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre;
 2. créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto;
- s'impose donc.

III. Modalités de gestion du fonds de financement des mécanismes de Kyoto

Par la loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre a été créé le fonds de financement des mécanismes de Kyoto. A côté du financement de projets et programmes visant la réduction des émissions de CO₂ au niveau national, ce fonds permet au ministre de l'Environnement, sur conseil du comité interministériel instauré à cet effet, d'intervenir dans les domaines de l'échange de droits d'émission (achat ou vente de crédits d'émission), des projets de mise en œuvre conjointe („MOC-JI“), des projets de mécanisme de développement propre („MDP-CDM“), ainsi que de participer à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux. Le financement se fait sur décision conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre des Finances.

Le „1er Plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“, adopté en avril 2006, tout comme le „2ème plan national d'allocation de quotas d'émission de gaz à effet de serre (PNAQ)“, datant de juillet 2006, préconisent une diversification des interventions du fonds. Il convient de remarquer que le volume de crédits d'émission que le Luxembourg devra acquérir afin de respecter ses engagements résultant du Protocole de Kyoto est considérable. En effet le 2ème PNAQ évalue le besoin de recourir aux mécanismes de flexibilité à quelque 23,650 millions de tonnes sur la période considérée (2008-2012). Les volumes financiers y associés, quoique difficilement prévisibles avec précision à l'heure actuelle, seront importants. En prenant comme référence un prix de 20 euros par tonne de CO₂, ils pourraient s'élever à près de 500 millions d'euros.

Rappelons que le présent projet de loi prévoit qu'à partir du 1er janvier 2007, à côté des dotations budgétaires annuelles et autres alimentations prévues par l'article 22 de la loi précitée du 23 décembre 2004, le fonds de financement des mécanismes de Kyoto sera alimenté par une „contribution changement climatique“ moyennant un relèvement progressif du taux des accises sur les carburants routiers. Le produit de cette recette supplémentaire est estimé à environ 300 millions d'euros entre 2007 et 2012.

A l'heure actuelle le Luxembourg a signé 3 accords de participation à des fonds multilatéraux, à savoir le „Community Development Carbon Fund“ de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (10.000.000 dollars US), le „BioCarbon Fund“ de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (5.000.000 dollars US), et le „Multilateral Carbon Credit Fund (MCCF)“ de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (10.000.000 euros).

Pour ces participations, une loi spéciale d'autorisation est requise conformément à l'article 80(1)d) de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, si le seuil légal de 7,5 millions d'euros est dépassé.

Or, il convient de souligner qu'en général la participation aux mécanismes flexibles peut requérir à la fois des engagements financiers importants et des délais d'action/de réponse très courts. Ceci vaut particulièrement pour l'acquisition de crédits d'émission sur le marché boursier. En fait une décision doit être prise au moment même où l'offre est faite. Dans de nombreux cas, les volumes échangés sont de plusieurs centaines de milliers à plusieurs millions de tonnes de CO₂. A un prix de 20 euros par tonne, montant qui peut augmenter pour la période 2008-2012, le montant plafond de 7,5 millions d'euros est rapidement atteint. Mais également pour l'acquisition de crédits d'émission provenant directement de projets MOC ou MDP, des problèmes similaires se posent. Ceci explique d'ailleurs pourquoi le Luxembourg n'a pas pu conclure d'accord à ce stade. Lesdits projets ne sont pas nécessairement connus longtemps en avance et une décision doit être prise endéans quelques jours sur base d'un „termsheet“ proposé par l'auteur du projet ou une firme collaborant au projet. A ce moment le Luxembourg se trouve en concurrence avec les autres Parties intéressées au projet et doit dès lors pouvoir réagir rapidement et disposer d'une certaine flexibilité au niveau du prix proposé et des conditions.

Voilà pourquoi l'approbation est demandée de pouvoir dépasser le seuil de 7,5 millions d'euros, sans pour autant dépasser la somme de 25 millions d'euros. Si à chaque engagement dépassant 7,5 millions d'euros, une loi spéciale devait être votée, il est certain que le Luxembourg ne pourra pas participer à des transactions importantes ni à des projets MOC ou MDP, vu notamment les délais dans lesquels une décision doit être prise et le nombre d'acteurs intéressés.

IV. Participation du Grand-Duché de Luxembourg aux Fonds Carbone de la Banque Mondiale et de la Banque européenne pour la Reconstruction et le Développement

Cette partie du projet de loi est destinée à permettre au Luxembourg de participer aux efforts de la Banque Mondiale et de la BERD ensemble avec la BEI en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En effet, en complément de l'ensemble des mesures „domestiques“ énumérées dans le 1er Plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂ adopté fin avril 2006 par le Gouvernement, le Luxembourg devra obligatoirement recourir aux mécanismes flexibles (échange de quotas d'émissions/ mécanisme pour un développement propre – MDP/mise en œuvre conjointe – MOC) pour assurer le respect de ses engagements dans le cadre du protocole de Kyoto. Une diversification des interventions étant préconisée, le Gouvernement prévoit de s'engager sur plusieurs niveaux d'action: la signature de conventions bilatérales avec les pays hôtes, la participation à des fonds multilatéraux (p. ex.: Banque Mondiale, BERD, etc.), la participation à des projets bilatéraux ainsi que l'achat de crédits d'émission (*emissions trading*).

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

TITRE 1er

Mesures promouvant le maintien dans l'emploi

Chapitre 1er. – *Maintien dans l'emploi*

Section 1. – Centralisation des informations sur les licenciements pour difficultés économiques

Art. 1er. L'article L. 511-27 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 511-27.** (1) L'employeur, qui occupe régulièrement au moins quinze salariés, doit notifier au secrétariat du Comité de conjoncture tout licenciement pour des raisons non inhérentes à la personne du salarié au plus tard au moment de la notification du préavis de licenciement.

(2) Cette notification peut se faire par voie électronique.

(3) Le secrétariat dresse un relevé mensuel des notifications reçues et le soumet pour information et discussion aux membres du Comité de conjoncture, qui s'engagent au respect d'une obligation de discrétion professionnelle à cet égard.“

Section 2. – Etablissement d'un plan de maintien dans l'emploi

Art. 2. Le titre premier du livre V du Code du travail est complété par un nouveau chapitre premier comprenant les articles L. 510-1 à L. 510-4 qui prennent la teneur suivante:

„Chapitre Premier: *Etablissement d'un plan de maintien dans l'emploi*“

„**Art. L. 510-1.** (1) Sur base du relevé prévu à l'article L. 511-27, le Comité de conjoncture, sur initiative de la présidence ou d'un de ses membres, peut inviter à tout moment, et au plus tard lorsqu'il constate cinq licenciements pour des raisons non inhérentes à la personne du salarié au cours d'une période de référence de trois mois ou huit licenciements pour des raisons non inhérentes à la

personne du salarié au cours d'une période de référence de six mois au sein d'une même entreprise, les partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, à entamer des discussions en vue de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3.

(2) En vue de pouvoir prendre une décision sur l'opportunité de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi en toute connaissance de cause, le Comité de conjoncture peut demander à son secrétariat de procéder à un examen approfondi de la situation économique, financière et sociale de l'entreprise.

(3) La réalisation de cet examen peut être confiée à des experts externes. La portée exacte de l'examen peut être précisée par voie de règlement grand-ducal.

(4) Les conclusions de l'examen sont communiquées par le secrétariat aux membres du Comité de conjoncture qui s'engagent au respect d'une obligation de discrétion professionnelle à cet égard.

(5) Le Comité de conjoncture fixe le taux de participation de l'Etat aux frais d'établissement de l'examen.

Art. L. 510-2. (1) Hormis les cas prévus à l'article L. 510-1, les partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, peuvent également prendre l'initiative commune d'entamer des discussions en vue de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi, lorsqu'ils pressentent des problèmes d'ordre économique/financier dans l'entreprise, susceptibles d'avoir des incidences négatives en termes d'emplois.

(2) Dans ce cas, la partie la plus diligente informera le secrétariat du Comité de conjoncture du début des discussions.

Art. L. 510-3. (1) Tout plan de maintien dans l'emploi contiendra obligatoirement des dispositions consignnant le résultat des discussions entre les partenaires sociaux, qui devront notamment porter sur les sujets suivants:

- application de la législation sur le chômage partiel;
- aménagements possibles de la durée de travail dont application d'une période de référence plus longue ou plus courte;
- travail volontaire à temps partiel;
- recours à des comptes épargne-temps;
- réductions de la durée du travail ne tombant pas sous le champ d'application de la législation sur le chômage partiel, prévoyant le cas échéant la participation à des formations continues et/ou des reconversions pendant les heures de travail libérées;
- possibilités de formation voire de reconversion permettant une réaffectation de salariés à l'intérieur de l'entreprise;
- possibilités de formation, de formation continue, de reconversion permettant la réaffectation de salariés dans une autre entreprise, appartenant le cas échéant au même secteur d'activités;
- application de la législation sur le prêt temporaire de main-d'œuvre;
- accompagnement personnel des transitions de carrière, le cas échéant en prenant recours sur des experts externes;
- application de la législation sur la préretraite-ajustement;
- période d'application du plan de maintien dans l'emploi;
- principes et procédures régissant la mise en œuvre et le suivi du plan de maintien dans l'emploi.

(2) Les discussions devront également englober les salariés licenciés au cours de la période de référence de trois mois respectivement six mois et ayant déclenché l'invitation à établir un plan de maintien dans l'emploi.

(3) Le plan de maintien dans l'emploi est signé par les partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, et transmis au secrétariat du Comité de conjoncture.

(4) Le secrétariat soumet le plan de maintien dans l'emploi pour homologation au ministre ayant l'Emploi dans ses attributions, qui statue sur avis du Comité de conjoncture.

(5) Le secrétariat du Comité de conjoncture accompagne la mise en œuvre et le suivi des plans de maintien dans l'emploi.

(6) Au cas où les discussions entre partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, n'aboutiraient pas à l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi, un rapport retraçant le contenu et les conclusions des discussions et signé par toutes les parties est adressé à la présidence du Comité de conjoncture.

Art. L. 510-4. (1) Pour les besoins d'application des dispositions du présent chapitre, il y a lieu d'entendre par partenaires sociaux aux niveaux appropriés d'un côté l'employeur et/ou une organisation professionnelle patronale et, d'un autre côté, la délégation du personnel, le groupe salarial du comité mixte d'entreprise, les organisations syndicales signataires de la convention dans le cas d'entreprises liées par une convention collective de travail et les organisations syndicales justifiant de la représentativité nationale respectivement justifiant de la représentativité dans un secteur particulièrement important de l'économie au sens des articles L. 161-3 à L. 161-8 dans le cas d'entreprises non soumises à l'obligation d'instituer une délégation du personnel.

(2) La délégation du personnel et le groupe salarial du comité mixte peuvent dans le cas d'entreprises qui ne sont pas liées par une convention collective de travail étendre leur mandat de discussion à une ou plusieurs organisations syndicales justifiant de la représentativité nationale.“

Art. 3. Les anciens chapitres premier et II du titre premier du Livre V du Code du travail deviennent les chapitres II et III.

Section 3. – Modification de la législation sur le prêt temporaire de main-d'œuvre

Art. 4. L'article L. 132-1 du Code du travail est modifié et complété comme suit:

1. Au deuxième tiret du paragraphe (1), les termes de „*d'une même branche économique*“ sont remplacés par les termes „*d'un même secteur d'activités*“.
2. Le paragraphe (1) est complété par un quatrième tiret libellé comme suit:
„– dans le cadre d'un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions“.
3. Le paragraphe (5) est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:
„Il en est de même dans le cadre de l'exécution d'un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions.“

Section 4. – Modification de la législation sur la préretraite

Art. 5. L'article L. 582-3 du Code du travail est modifié et complété comme suit:

Le paragraphe (2) prend la teneur suivante:

„Le taux de participation se situe en principe entre trente et soixante-quinze pour cent de l'indemnité de préretraite, y compris la part patronale des charges sociales afférentes à cette indemnité. Ce taux ne pourra être inférieur à trente pour cent que dans le cadre de l'exécution d'un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions.“

Section 5. – Modification de la législation concernant l'impôt sur le revenu

Art. 6. Le titre I (impôt sur le revenu des personnes physiques) de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est modifié comme suit:

1. Le numéro 9 de l'article 115 prend la teneur suivante:
„a) l'indemnité de départ prévue par la législation sur le contrat de travail ou celle convenue dans une convention collective de travail,

- b) l'indemnité pour résiliation abusive du contrat de travail fixée par la juridiction du travail,
- c) l'indemnité pour résiliation abusive du contrat de travail fixée par une transaction,
- d) l'indemnité bénévole de licenciement allouée en cas de résiliation du contrat de travail par le travailleur ou par accord bilatéral des parties.

Les montants visés sous b), c) et d) sont exemptés au total jusqu'à concurrence d'un montant qui s'élève à 12 fois le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés, le salaire social mensuel minimum à prendre en considération étant celui du 1er janvier de l'année d'imposition. En cas de fractionnement de l'indemnité sur plusieurs années, le montant de l'exemption est plafonné à 12 fois le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés, le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés à prendre en considération étant celui du 1er janvier de l'année d'imposition du 1er versement de ladite indemnité.

Sont exclues de cette mesure d'exemption, les indemnités sous a), b), c) et d) versées aux personnes ayant droit, soit à une pension de vieillesse, soit à une pension de vieillesse anticipée. Dans le cas des salariés, âgés au moment du départ ou du licenciement de 60 ans ou plus, n'ayant pas droit soit à une pension de vieillesse, soit à une pension de vieillesse anticipée et ayant touché normalement par année d'imposition un salaire dont le revenu imposable dépasse 150 pour cent du montant de la limite générale d'imposition par voie d'assiette des salariés et des pensionnés se dégageant de l'article 153, alinéa 1er, numéro 1, l'indemnité sous a), b), c) et d) n'est exemptée que jusqu'à concurrence d'un montant s'élevant à 4 fois le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés.

2. Le numéro 10 de l'article 115 prend la teneur suivante:

„sur avis conforme du Comité de Conjoncture instauré sur la base de l'article 4, paragraphe (1) de la loi du 26 juillet 1975 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à prévenir des licenciements pour des causes conjoncturelles et à assurer le maintien de l'emploi:

- a) l'indemnité bénévole de licenciement allouée en cas de fermeture totale ou partielle d'une entreprise résultant dans un licenciement collectif tel que prévu par l'article 6 de la loi modifiée du 23 juillet 1993 portant diverses mesures en faveur de l'emploi;
- b) l'indemnité de départ convenue dans un plan social.

Les montants visés sous a) et b) sont exemptés au total jusqu'à concurrence d'un montant qui s'élève à 12 fois le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés, le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés à prendre en considération étant celui du 1er janvier de l'année d'imposition. En cas de fractionnement de l'indemnité sur plusieurs années, le montant de l'exemption est plafonné à 12 fois le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés, le salaire social mensuel minimum pour travailleurs non qualifiés à prendre en considération étant celui du 1er janvier de l'année d'imposition du 1er versement de ladite indemnité.

Section 6. – Modification de la législation sur le chômage partiel

Art. 7. Le paragraphe (2) de l'article L. 511-7 du Code du travail prend la teneur suivante:

„(2) Chaque nouvelle demande d'une entreprise à l'intérieur de la période visée à l'article 511-4, paragraphe (1) entraîne un examen approfondi de la situation économique, financière et sociale de l'entreprise par le secrétariat du comité de conjoncture.

Sur base de cet avis, le comité de conjoncture avisera le Gouvernement en Conseil du maintien des dispositions visées à l'article L. 511-3 au profit de l'entreprise intéressée.

Après avoir procédé à un examen approfondi, le secrétariat du Comité de conjoncture effectue le suivi de l'évolution des entreprises bénéficiant des décisions visées par l'article L. 511-4, paragraphes (2), (3) et (4).

Art. 8. L'article L. 511-12 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 511-12.** L'indemnité de compensation est prise en charge respectivement par l'employeur et par l'Etat d'après les règles suivantes:

- 1. l'indemnité de compensation correspondant à la première tranche de 16 heures est prise en charge par l'employeur;

2. le montant de la subvention à accorder par l'Etat correspond au montant global de l'indemnité de compensation avancé par l'employeur pour les heures de travail perdues au-delà de 16 heures par mois de calendrier.“

Section 7. – Modification de la législation sur le chômage involontaire dû aux intempéries et sur le chômage accidentel ou technique involontaire

Art. 9. Le premier alinéa et le point 1. de l'article L. 533-13 du Code du travail prennent la teneur suivante:

„L'indemnité compensatoire de rémunération avancée par l'employeur concerné en vertu des dispositions du présent titre est prise en charge par l'employeur et par le fonds pour l'emploi selon les modalités suivantes:

1. l'indemnité compensatoire de rémunération correspondant à la première tranche de seize heures perdues au maximum par mois de calendrier est prise en charge par l'employeur.“

Section 8. – Modification de la législation sur les aides à l'embauche et les licenciements collectifs

Art. 10. L'article L. 541-1 du Code du travail est modifié comme suit:

„Au dernier alinéa, les termes de „*plan social au sens du Livre I, Titre VI, Chapitre VI du présent Code, relatif aux licenciements collectifs*“ sont remplacés par les termes „*plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions.*“

Art. 11. Le paragraphe (2) de l'article L. 166-2 du Code du travail prend la teneur suivante:

„(2) Sous peine de nullité, les négociations porteront obligatoirement en premier lieu sur les possibilités d'éviter ou de réduire le nombre des licenciements collectifs ainsi que sur les possibilités d'en atténuer les conséquences par le recours à des mesures sociales d'accompagnement visant notamment les aides au reclassement ou à la reconversion des travailleurs licenciés et les possibilités d'une réinsertion immédiate dans le marché du travail.

Seront à aborder notamment les sujets suivants:

- application de la législation sur le chômage partiel;
- aménagements possibles de la durée de travail dont application d'une période de référence plus longue;
- réductions temporaires de la durée du travail ne tombant pas sous le champ d'application de la législation sur le chômage partiel, prévoyant le cas échéant la participation à des formations continues et/ou des reconversions pendant les heures de travail libérées;
- possibilités de formation voire de reconversion permettant une réaffectation de salariés à l'intérieur de l'entreprise;
- possibilités de formation, de formation continue, de reconversion permettant la réaffectation de salariés dans une autre entreprise, appartenant le cas échéant au même secteur d'activités;
- application de la législation sur le prêt temporaire de main-d'œuvre;
- accompagnement personnel des transitions de carrière, le cas échéant en prenant recours sur des experts externes;
- application de la législation sur la préretraite-ajustement;
- principes et procédures régissant la mise en œuvre et le suivi des mesures retenues.

Les entreprises disposant d'un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions au cours des six mois précédant le début des négociations sont dispensées de l'obligation prévue à l'alinéa premier.

Les négociations pourront ensuite porter sur la mise en place d'éventuelles mesures de compensation financières.“

Chapitre 2. – Modifications de la législation sur le chômage et le Fonds pour l'emploi

Section 1. – Modification de la législation sur le Fonds pour l'emploi

Art. 12. L'article L. 631-2 du Code du travail est complété comme suit:

1. Il est ajouté un nouveau point 38. qui prend la teneur suivante:
„38. de la prise en charge des frais engendrés par la collaboration entre les services de l'Administration de l'emploi et les entreprises du secteur du travail intérimaire respectivement du secteur du recrutement.“
2. Il est ajouté un nouveau point 39. qui prend la teneur suivante:
„39. de la prise en charge des frais engendrés par des mesures de maintien dans l'emploi prévues dans un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions“.
3. Il est ajouté un nouveau point 40. qui prend la teneur suivante:
„40. de la prise en charge des frais de personnel du secrétariat du Comité de conjoncture liés à l'exécution des articles L. 510-3, paragraphe (5) et L. 511-27.“

Section 2. – Modification de la législation sur le chômage

Art. 13. L'article L. 521-3 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 521-3.** Pour être admis au bénéfice de l'indemnité de chômage complet, le travailleur doit répondre aux conditions d'admission suivantes:

1. être chômeur involontaire;
2. être domicilié sur le territoire luxembourgeois au moment de la notification du licenciement dans le cadre d'une relation de travail à durée indéterminée et au plus tard six mois avant le terme du contrat dans le cadre d'une relation de travail à durée déterminée et y avoir perdu son dernier emploi, sans préjudice des règles applicables en vertu de la réglementation communautaire ou de conventions bilatérales ou multilatérales en vigueur;
3. être âgé de seize ans au moins et de soixante-quatre ans au plus;
4. être apte au travail, disponible pour le marché du travail et prêt à accepter tout emploi approprié dont les critères sont fixés par règlement grand-ducal, et ceci sans préjudice de l'application des dispositions des articles L. 551-1 à L. 552-3;
5. être bénéficiaire ni d'une pension de vieillesse ou d'invalidité ni d'une rente plénière d'accident;
6. être inscrit comme demandeur d'emploi auprès des bureaux de placement publics et avoir introduit une demande d'octroi d'indemnité de chômage complet;
7. remplir la condition de stage définie à l'article L. 521-6.“

Art. 14. L'article L. 521-6 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 521-6.** (1) Répondent à la condition de stage prévue à l'article L. 521-3, le travailleur occupé à plein temps et le travailleur occupé habituellement à temps partiel sur le territoire luxembourgeois conformément à l'article L. 521-1 à titre de salarié lié par un ou plusieurs contrats de travail ou d'apprentissage, pendant au moins vingt-six semaines au cours des douze mois précédant le jour de l'inscription comme demandeur d'emploi auprès des bureaux de placement publics.

Ne peuvent être comptées pour le calcul du stage que les périodes ayant donné lieu à affiliation obligatoire auprès d'un régime d'assurance pension.

(2) Lorsque la période de référence de douze mois comprend des périodes d'incapacité de travail ou de capacité de travail réduite d'un taux égal ou supérieur à 50% (cinquante pour cent), celle-ci est prorogée, si nécessaire, pour une période d'une durée égale à celle de l'incapacité de travail ou de la capacité de travail réduite.

La même règle est applicable lorsque ladite période de référence comprend des périodes de détention, des périodes de chômage indemnisé ou des périodes d'attente d'une décision portant sur l'octroi d'une pension d'invalidité à prendre par les juridictions sociales compétentes.

(3) Après épuisement des droits à l'indemnité de chômage complet conformément aux dispositions de l'article L. 521-11 et sous réserve de l'accomplissement des autres conditions d'admission prévues à l'article L. 521-3, le droit à l'indemnité de chômage complet s'ouvre à nouveau au plus tôt après une période de 12 mois qui suit la fin des droits lorsque les conditions de stage prévues au présent article sont de nouveau remplies. Dans ce cas, la période de référence à prendre en considération pour le calcul de la période de stage commence à courir au plus tôt à l'expiration des droits.

(4) En cas de reprise de travail en cours d'indemnisation conformément aux paragraphes (2), (3) et (4) de l'article L. 521-11, le droit à la prolongation cesse et un nouveau droit à l'indemnité de chômage complet ne s'ouvre qu'après une période de douze mois après le dernier jour d'indemnisation et lorsque les conditions de stage prévues au présent article sont de nouveau remplies.“

Art. 15. L'article L. 521-8 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 521-8.** (1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-après, le droit à l'indemnité de chômage complet prend cours au plus tôt à partir de la première journée de l'expiration de la relation de travail, à condition que le travailleur se fasse inscrire comme demandeur d'emploi le jour même de la survenance du chômage et qu'il introduise sa demande d'indemnisation dans les deux semaines au plus tard de l'ouverture du droit à l'indemnité.

(2) Pour l'application des dispositions du paragraphe (1) sont à considérer comme faisant partie de la relation de travail les périodes de préavis légal rémunéré ou non ainsi que les périodes d'incapacité de travail temporaire dépassant ou suivant l'expiration de la relation de travail.

(3) En cas d'inscription tardive comme demandeur d'emploi, le droit à l'indemnité prend cours le jour même de l'inscription. En cas d'introduction tardive de la demande d'indemnisation, l'indemnité est accordée avec effet rétroactif portant sur deux semaines au maximum.

(4) Aucune indemnité n'est toutefois due ni pour une journée de chômage isolée, ni pour le samedi et/ou le dimanche constituant la ou les uniques journées de chômage.

(5) Le droit à l'indemnité de chômage complet du bénéficiaire d'une mesure active en faveur de l'emploi telle que définie par les articles L. 543-1 à L. 543-34 ainsi que par l'article L. 523-1 et les articles L. 524-1 à L. 524-7 s'ouvre au plus tôt après un délai de carence et d'inscription comme demandeur d'emploi de six mois.“

Art. 16. L'article L. 521-9 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 521-9.** (1) Les bénéficiaires de l'indemnité de chômage complet sont tenus de se présenter aux services de l'Administration de l'emploi aux jours et heures qui leur sont indiqués.

(2) Le chômeur indemnisé qui, sans excuse valable, ne se conforme pas à cette prescription, perd le droit à l'indemnité de chômage complet pour sept jours de calendrier, en cas de récidive pour trente jours de calendrier.

(3) La non-présentation à trois rendez-vous consécutifs entraîne l'arrêt définitif des indemnités de chômage complet à partir du premier jour de non-présentation pour toute la période encore due.

(4) L'Administration de l'emploi propose à chaque demandeur d'emploi sans emploi à la recherche d'un emploi, qui vient s'inscrire auprès des bureaux de placement, la conclusion d'une convention d'activation individualisée.

Cette proposition se fera au plus tard avant la fin de leur troisième mois d'inscription pour les demandeurs d'emploi âgés de moins de trente ans et au plus tard avant la fin de leur sixième mois d'inscription pour les demandeurs d'emploi âgés de plus de trente ans.

La convention fixera les droits et obligations respectifs des services de l'Administration de l'emploi et du chômeur. Elle contiendra une partie générale détaillant les procédures régissant les relations entre les deux parties ainsi qu'une partie spécifique axée sur le profil et les besoins du demandeur et fixant, dans la mesure du possible, son plan d'insertion respectivement de réinsertion.

Au cas où l'Administration de l'emploi ne remplit pas ses obligations fixées dans la convention, la Commission spéciale, instituée par l'article L. 527-1, paragraphe (2), peut dispenser le demandeur d'emploi de l'observation du délai de carence prévu à l'article L. 521-8, paragraphe (5).

(5) Sur demande du service placement, les bénéficiaires des indemnités de chômage complet sont tenus de prouver avec pièces à l'appui les efforts propres déployés en matière de recherche active d'un emploi approprié.

En cas d'absence d'efforts propres, le service placement peut proposer au directeur de l'Administration de l'emploi une sanction équivalant à la perte de l'indemnité de chômage complet pendant cinq jours de calendrier.

(6) Le refus par le chômeur indemnisé d'un emploi approprié ou d'une mesure active en faveur de l'emploi proposée par les services de l'Administration de l'emploi, avant de pouvoir faire l'objet d'un refus ou d'un retrait des indemnités de chômage complet tel que prévu par l'article L. 527-1, paragraphe (1), donne lieu à un débat contradictoire entre le placeur et le demandeur d'emploi."

Art. 17. L'article L. 521-11 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 521-11.** (1) La durée de l'indemnisation est égale à la durée de travail, calculée en mois entiers, effectuée au cours de la période servant de référence au calcul de la condition de stage. Les journées de travail dépassant un mois sont à considérer comme mois entier.

Pour le calcul de la durée d'indemnisation, le total des journées travaillées est arrondi au mois entier.

(2) L'indemnité de chômage complet ne peut dépasser la durée prévue au paragraphe (1) par période de vingt-quatre mois.

(3) Sans préjudice des autres conditions d'admission visées aux articles L. 521-3 à L. 521-5, le droit à l'indemnité de chômage du chômeur indemnisé âgé de cinquante ans accomplis et dont les droits à l'indemnisation sont épuisés conformément aux dispositions du paragraphe (2) qui précède est maintenu, à sa demande, pour une période de:

- douze mois au plus, lorsque le chômeur indemnisé justifie de trente années au moins d'assurance obligatoire à l'assurance pension;
- neuf mois au plus, lorsque le chômeur indemnisé justifie de vingt-cinq années au moins d'assurance obligatoire à l'assurance pension;
- six mois au plus, lorsque le chômeur indemnisé justifie de vingt années au moins d'assurance obligatoire de l'assurance pension.

(4) Le directeur de l'Administration de l'emploi peut autoriser, sur requête, le maintien ou la reprise du droit à l'indemnité de chômage complet pour une nouvelle période de cent quatre-vingt deux jours de calendrier au plus dans l'intérêt de chômeurs particulièrement difficiles à placer dont les droits sont épuisés conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent article.

Pour l'application des dispositions de l'alinéa qui précède un règlement grand-ducal définira le chômeur indemnisé particulièrement difficile à placer en raison de considérations inhérentes à sa personne.

Le chômeur indemnisé sur la base des dispositions du présent paragraphe qui vient à remplir les conditions visées au paragraphe (2) du présent article peut, le cas échéant, solliciter le maintien de l'indemnisation jusqu'au terme des périodes maximales d'indemnisation visées audit paragraphe.

Le chômeur indemnisé dont les droits sont venus à expiration conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article, est forclos à demander le maintien de l'indemnisation sur la base des dispositions du présent paragraphe, lorsqu'une demande afférente n'a pas été introduite dans les trois mois qui suivent la fin de ses droits.

(5) Le droit à l'indemnité de chômage complet du chômeur indemnisé affecté à des stages, cours ou travaux d'utilité publique conformément aux dispositions de l'article L. 523-1 peut être maintenu pour une période de 6 mois au plus à compter de l'expiration du droit à l'indemnité de chômage complet conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article.

(6) Le droit à l'indemnité de chômage complet proratisée du chômeur indemnisé engagé en remplacement d'un salarié admis à la préretraite progressive conformément aux dispositions des articles L. 584-1 à L. 584-7 est maintenu pendant la durée de la préretraite du salarié concerné.

(7) Lorsque l'indemnisation du chômage complet est prolongée sur la base des dispositions des paragraphes (2) à (5), la période de référence de vingt-quatre mois, visée au paragraphe (2), est allongée d'une période égale à la période maximale pour laquelle la prolongation de l'indemnisation est attribuée."

Art. 18. 1. Le chapitre II du titre II du Livre V du Code du travail comprenant les articles L. 522-1, L. 522-2 et L. 522-3 est abrogé.

2. Les chapitres III à VII du titre II du Livre V du Code du travail deviennent les chapitres II à VI.

Art. 19. L'article L. 524-6 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 524-6.** (1) Le placement en stage de réinsertion prend fin en cas de placement dans un emploi approprié, soit auprès de la même entreprise, soit auprès d'une autre entreprise, et au plus tard après l'expiration d'une période d'occupation de douze mois.

(2) Le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions peut autoriser une prolongation du stage de douze mois dans le cas d'une formation qualifiante respectivement dans le cas où la formation pratique suivie par le stagiaire est prévue par une convention collective de travail déclarée d'obligation générale au sens de l'article L. 164-8. Dans ce dernier cas, la convention collective de travail se prononcera également sur la prime de mérite à verser au stagiaire en application de l'article L. 524-5."

Art. 20. L'article L. 525-1 du Code du travail prend la teneur suivante:

„**Art. L. 525-1.** (1) Peuvent solliciter l'application des dispositions du titre II du livre V, les travailleurs indépendants qui ont dû cesser leur activité en raison de difficultés économiques et financières, pour des raisons médicales, ou par le fait d'un tiers ou par un cas de force majeure, lorsqu'ils s'inscrivent comme demandeurs d'emploi auprès des bureaux de placement de l'Administration de l'emploi. Ils doivent justifier de deux années au moins d'assurance obligatoire à la Caisse de pension des artisans, des commerçants et industriels, à la Caisse de pension agricole, à la Caisse de pension des employés privés ou auprès de l'Etablissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité.

Toutefois, pour la computation de la période de stage de deux ans visée à l'alinéa qui précède, les périodes d'affiliation à titre de salarié auprès d'un régime d'assurance pension sont cumulables à condition que l'indépendant ait exercé une activité indépendante depuis au moins six mois avant le dépôt de la demande d'indemnisation.

Les demandeurs d'emploi doivent être domiciliés sur le territoire luxembourgeois au moment de la cessation de leur activité.

(2) Conformément à l'article L. 521-7, les travailleurs indépendants doivent s'inscrire comme demandeur d'emploi auprès de l'Administration de l'emploi dans les six mois suivant la fin de leur activité.

(3) En cas d'admission au bénéfice de l'indemnité de chômage complet, le travailleur indépendant ayant cessé ses activités du fait d'un tiers, en raison d'un cas de force majeure, pour raisons médicales ou du fait de difficultés économiques et/ou financières a droit à une indemnité correspondant à quatre-vingt pour cent respectivement quatre-vingt cinq pour cent en cas de charge de famille, du revenu ayant servi pour les deux derniers exercices cotisables comme assiette cotisable auprès d'une des caisses de pension compétentes.

Pour les périodes d'affiliation à la Caisse de pension des artisans, des commerçants et industriels respectivement à la Caisse de pension agricole, sont uniquement prises en considération pour le calcul du revenu, conformément à l'alinéa qui précède, que les périodes pendant lesquelles les cotisations sociales auprès du Centre commun de la Sécurité sociale ont effectivement été réglées.

L'indemnité de chômage complet ne peut excéder les plafonds visés à l'article L. 521-14; elle ne peut être inférieure à quatre-vingts pour cent du salaire social minimum pour travailleur non qualifié.

Pour le travailleur indépendant n'ayant pas suffi aux obligations de paiement des cotisations sociales, l'indemnité de chômage complet est ramenée à quatre-vingts respectivement quatre-vingt-cinq pour cent du salaire social minimum qualifié."

Art. 21. La première phrase du paragraphe (3) de l'article L. 527-1 du Code du travail prend la teneur suivante:

„(3) Contre les décisions prises par la commission spéciale un recours est ouvert au requérant débouté et au ministre ayant l'Emploi et le Travail dans ses attributions.“

Chapitre 3. – Autres dispositions modificatives

Section 1. – Modification de la législation sur les autorisations pour travail supplémentaire et de jours fériés légaux

Art. 22. Les articles L. 211-21 à L. 211-23 du Code du travail prennent la teneur suivante:

„**Art. L. 211-21.** Toute prestation d'heures supplémentaires est subordonnée à une procédure préalable de notification ou d'autorisation du ministre ayant le Travail dans ses attributions suivant les modalités prévues ci-dessous.

Le recours à des heures supplémentaires est limité aux cas exceptionnels suivants:

1. pour prévenir la perte de matières périssables ou éviter de compromettre le résultat technique du travail;
2. pour permettre des travaux spéciaux tels que l'établissement d'inventaires ou de bilans, les échéances, les liquidations et les arrêtés de compte;
3. dans des cas exceptionnels qui s'imposeraient dans l'intérêt public et en cas d'événements présentant un danger national.

Dans des cas dûment justifiés et sans incidence directe sur le marché du travail, des heures supplémentaires peuvent être prestées à condition pour l'employeur de respecter la procédure préalable de notification, ou le cas échéant d'autorisation, décrite ci-après.

L'employeur introduit auprès de l'Inspection du travail et des mines une requête motivée assortie sous peine d'irrecevabilité de justifications sur les circonstances exceptionnelles qui la motivent et sur les raisons susceptibles d'exclure le recours à l'embauche de travailleurs salariés complémentaires. La requête doit être accompagnée de l'avis de la délégation d'établissement s'il en existe ou, à défaut, de l'avis des salariés concernés par la prestation d'heures supplémentaires.

En cas d'avis favorable de la délégation s'il en existe ou, à défaut, des salariés concernés, la notification préalable de la requête vaut autorisation.

En cas d'avis défavorable ou équivoque le ministre ayant le Travail dans ses attributions statue sur la base de rapports établis par l'Inspection du travail et des mines et par l'Administration de l'emploi.

Art. L. 211-22. Aucune notification ou autorisation pour heures supplémentaires n'est cependant requise pour:

1. des travaux entrepris en vue de faire face à un accident survenu ou imminent;
2. des travaux d'urgence à effectuer aux machines et à l'outillage ou des travaux commandés par un cas de force majeure mais uniquement dans la mesure nécessaire pour éviter une entrave sérieuse à la marche normale de l'établissement.

Dans ce cas le chef d'entreprise doit informer l'Inspection du travail et des mines avec indication des motifs ayant entraîné la prestation d'heures supplémentaires. Si les heures supplémentaires consacrées à l'accomplissement des travaux visés sub 1. et 2. de l'alinéa qui précède se répartissent sur plus de trois jours par mois, la procédure préalable de notification ou d'autorisation prévue à l'article L. 211-21 est applicable.

Art. L. 211-23. Dans les secteurs, branches ou entreprises souffrant d'une pénurie de main-d'œuvre et dont le rendement n'est pas susceptible d'être notablement amélioré par des mesures d'organisation du travail, de mécanisation ou de rationalisation, des conventions collectives de travail peuvent déroger au régime légal sur la durée du travail des employés sans que le total des heures de travail puisse dépasser dix heures par jour et quarante-quatre heures par semaine.

Pour sortir leurs effets au regard de la présente disposition de telles conventions collectives doivent être notifiées au préalable au ministre ayant le Travail dans ses attributions. La durée de ces dérogations au régime légal sur la durée du travail ne pourra excéder deux ans."

Art. 23. Les articles L. 211-26 et L. 232-10 du Code du travail sont modifiés comme suit:

1. L'article L. 211-26 est abrogé.
2. Les sections 11 à 13 du chapitre premier du titre premier du Livre II du Code du travail deviennent les sections 10 à 12.
3. Le paragraphe (1) de l'article L. 232-10 prend la teneur suivante:

„**Art. L. 232-10.** (1) Tout travail de jour férié légal d'un employé privé est subordonné à une procédure préalable de notification ou d'autorisation du ministre ayant le Travail dans ses attributions suivant les modalités prévues à l'article L. 211-21."

4. La première phrase du paragraphe (2) de l'article L. 232-10 prend la teneur suivante:

„(2) La demande ne peut être introduite qu'en raison d'impérieuses nécessités de service."

Art. 24. L'article 13 de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein emploi est abrogé.

Section 2. – Modification de la législation sur l'Administration de l'emploi

Art. 25. Le paragraphe (1) de l'article L. 622-10 du Code du travail est complété par un troisième alinéa qui prend la teneur suivante:

„En cas de récidive, la durée de la suspension est portée à six mois."

Section 3. – Modification de la législation sur l'apprentissage des adultes

Art. 26. L'article 26 de la loi modifiée du 4 septembre 1990 portant réforme de l'enseignement secondaire technique et de la formation professionnelle continue prend la teneur suivante:

„**Art. 26.** Les études en régime de la formation de technicien et les études en régime technique sont également ouvertes à des personnes âgées de plus de dix-huit ans.

Les personnes adultes qui veulent suivre un apprentissage sous contrat d'apprentissage doivent être âgées de vingt-trois ans au moins. Toutefois, les personnes âgées de moins de vingt-trois ans pourront bénéficier de l'apprentissage pour adultes sous la double condition de ne plus être sous régime scolaire initial depuis au moins vingt-cinq mois et de pouvoir se prévaloir d'une affiliation au Centre commun de la Sécurité sociale d'au moins vingt-cinq mois en tant que salarié effectuant régulièrement vingt heures de travail au moins par semaine. Il pourra être dérogé à ces conditions dans des cas dûment motivés. Les conditions et modalités de cette possibilité de dérogation seront précisées par voie de règlement grand-ducal.

L'indemnité d'apprentissage est à payer par le patron formateur, alors que le complément d'indemnité est supporté pour les demandeurs d'emploi inscrits à l'Administration de l'emploi par le Fonds pour l'emploi et pour les autres candidats à l'apprentissage pour adultes par les crédits budgétaires à prévoir dans le budget du Service de la Formation professionnelle du Ministère de l'Éducation nationale et de la Formation professionnelle.

Les modalités d'admission et les conditions de séjour dans les différentes classes ainsi que les conditions d'attribution du complément d'indemnité visé aux alinéas 2 et 3 du présent article sont déterminées par règlement grand-ducal, à prendre sur avis du Conseil d'Etat et de l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés."

*Section 4. – Modification de la législation sur les mesures
en faveur de l'emploi des jeunes*

Art. 27. Les articles L. 543-1 à 543-11 du Code du travail sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

„Section 1. – Le contrat d'appui-emploi

Art. L. 543-1. (1) L'Administration de l'emploi peut faire bénéficier le jeune demandeur d'emploi, inscrit depuis un mois au moins auprès des bureaux de placement de l'Administration de l'emploi et âgé de moins de trente ans accomplis, d'un contrat d'appui-emploi conclu entre l'Administration de l'emploi et le jeune.

(2) Pendant la durée du contrat le jeune est mis à la disposition d'un promoteur étatique, d'une commune, d'un syndicat de communes, d'un établissement public ou d'un établissement d'utilité publique afin de recevoir une initiation pratique et théorique devant faciliter son intégration respectivement sa réintégration sur le marché du travail.

Art. L. 543-2. Le contrat est conclu pour une période ne pouvant être inférieure à trois mois. Il peut être renouvelé une fois sans que la durée totale ne puisse dépasser douze mois.

En cas de non-respect de ses obligations définies ci-après vis-à-vis de l'Administration de l'emploi, le jeune peut être révoqué à tout moment moyennant notification par lettre recommandée d'un préavis de huit jours. Copie de la lettre est transmise pour information au promoteur.

Art. L. 543-3. La durée hebdomadaire de travail est limitée à trente-deux heures afin de permettre au jeune de chercher activement un emploi et/ou de participer à des formations.

Art. L. 543-4. Les promoteurs visés à l'article L. 543-1, paragraphe (2) adressent leur demande de mise à disposition d'un jeune demandeur d'emploi au délégué à l'emploi des jeunes auprès de l'Administration de l'emploi. Ils y joignent une description des tâches à accomplir ainsi qu'un profil du poste à remplir.

Dans le délai d'un mois à partir de la mise à disposition, le promoteur établit avec le jeune demandeur d'emploi un plan de formation, envoyé en copie au délégué à l'emploi des jeunes auprès de l'Administration de l'emploi.

Art. L. 543-5. (1) Un tuteur est désigné pour assister et encadrer le jeune demandeur d'emploi durant sa mise à disposition.

(2) Le tuteur, de commun accord avec le jeune demandeur d'emploi, communique à l'Administration de l'emploi les compétences et déficiences constatées, ainsi que les progrès à accomplir par l'intéressé pendant sa mise à disposition.

(3) Le tuteur se tient informé sur les besoins et l'évolution du jeune et assure son encadrement en communiquant à cet effet activement avec les services compétents de l'Administration de l'emploi.

(4) Si le contrat expire sans que le demandeur d'emploi ait pu intégrer le marché du travail le tuteur procède à une évaluation du jeune demandeur d'emploi qu'il communique à l'Administration de l'emploi.

Art. L. 543-6. Les dispositions du titre II du livre premier ne sont pas applicables au contrat d'appui-emploi.

Art. L. 543-7. (1) L'Administration de l'emploi peut, sur demande du promoteur, mettre fin au contrat d'appui-emploi, en cas de faute grave de la part du jeune.

(2) Le jeune peut mettre fin au contrat d'appui-emploi moyennant la notification par lettre recommandée d'un préavis de huit jours lorsqu'il peut faire valoir des motifs valables et convaincants.

(3) L'Administration de l'emploi peut refuser à un promoteur la mise à disposition d'un jeune demandeur d'emploi dans le cadre d'un contrat d'appui-emploi en cas d'abus manifeste par le promoteur de la mesure.

Art. L. 543-8. Le bénéficiaire d'un contrat d'appui-emploi a droit à deux jours de congé par mois travaillé. Le congé est cumulable.

Art. L. 543-9. (1) L'Administration de l'emploi peut faire profiter le jeune, qui se trouve en mesure depuis six mois, d'une formation devant faciliter l'objectif défini à l'article L. 543-1, paragraphe (2).

(2) Au cours de la mise au travail temporaire le jeune suit, si nécessaire, et selon le parcours d'insertion individuel établi pour lui, en fonction de son niveau de formation, des cours de formation décidés et/ou organisés par l'Administration de l'emploi et le cas échéant avec la coopération d'organismes et d'institutions publics et privés qui ont une activité dans le domaine de la formation.

(3) L'Administration de l'emploi peut faire bénéficier le jeune pouvant déjà faire valoir une certaine expérience de travail de l'établissement d'un bilan de compétences. Ce dernier peut être établi, dans le respect de la législation concernant la protection des données personnelles, par un organisme tiers, sur la base d'un accord par écrit de la personne concernée, énumérant limitativement les données nominatives que l'Administration de l'emploi est autorisée à transmettre à l'organisme tiers en vue d'établir le prédit bilan de compétences.

Art. L. 543-10. Le jeune demandeur d'emploi qui refuse sans motif valable un contrat d'appui-emploi, qui lui est proposé par l'Administration de l'emploi, est exclu du bénéfice de l'indemnité de chômage complet.

Il en est de même du jeune qui refuse de suivre les mesures de formation ou l'établissement d'un bilan de compétences conformément à l'article L. 543-9.

Art. L. 543-11. (1) Le jeune demandeur d'emploi bénéficiaire d'un contrat d'appui-emploi touche une indemnité égale à quatre-vingts pour cent du salaire social minimum qui lui reviendrait en cas d'occupation comme travailleur non qualifié.

(2) Le fonds pour l'emploi prend en charge l'indemnité versée en application des dispositions du paragraphe (1) qui précède au jeune occupé dans le cadre d'un contrat d'appui-emploi conclu par l'Etat ou par un établissement public de l'Etat.

(3) Le fonds pour l'emploi rembourse aux communes, aux syndicats de communes, aux établissements d'utilité publique quatre-vingt-cinq pour cent de l'indemnité versée en application du paragraphe (1) qui précède.

Un règlement grand-ducal pris sur avis du Conseil d'Etat et de l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés peut modifier les taux visés au présent article, sans que ces taux ne puissent devenir ni inférieurs à vingt-cinq pour cent ni supérieurs à quatre-vingt-dix pour cent.

(4) L'indemnité visée au paragraphe (1) est soumise aux charges sociales et fiscales prévues en matière de salaires.

Toutefois la part patronale des charges sociales est prise en charge par le fonds pour l'emploi.

Art. L. 543-12. Le jeune bénéficiaire d'un contrat d'appui-emploi est tenu de se présenter mensuellement au service placement de l'Administration de l'emploi.

Art. L. 543-13. Le jeune sous contrat d'appui-emploi doit accepter un emploi approprié lui assigné par les services de l'Administration de l'emploi, même si c'est dans le cadre d'une mesure en faveur de l'emploi des jeunes dans le secteur privé.

Le jeune, sous contrat d'appui-emploi bénéficiant d'une formation, qui s'engage dans les liens d'un contrat de travail, peut terminer sa formation après accord du délégué à l'emploi des jeunes de l'Administration de l'emploi.

Art. L. 543-14. Le délégué à l'emploi des jeunes de l'Administration de l'emploi ou l'agent désigné par lui est habilité à procéder à des visites des lieux de travail des jeunes demandeurs d'emploi bénéficiant d'un contrat d'appui-emploi afin de s'assurer de la bonne exécution du contrat conformément aux dispositions qui précèdent.

Art. 28. Les articles L. 543-12 à L. 543-18 du Code du travail sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

„Section 2. – Le contrat d’initiation à l’emploi

Art. L. 543-15. (1) L’Administration de l’emploi peut proposer un contrat d’initiation à l’emploi aux jeunes demandeurs d’emploi inscrits auprès des bureaux de placement de l’Administration de l’emploi et âgés de moins de 30 ans accomplis.

(2) Le contrat d’initiation à l’emploi conclu entre le promoteur, le jeune et l’Administration de l’emploi a pour objectif d’assurer à ce dernier pendant les heures de travail une formation pratique facilitant l’intégration sur le marché du travail.

Art. L. 543-16. Peuvent bénéficier de cette mesure les entreprises du secteur privé ainsi que tout organisme, institution, association ou groupement de personnes poursuivant un but non lucratif.

Art. L. 543-17. Les promoteurs visés à l’article L. 543-16 adressent leur demande d’un jeune demandeur d’emploi au délégué à l’emploi des jeunes auprès de l’Administration de l’emploi. Ils y joignent une description des tâches à accomplir ainsi qu’un profil du poste à remplir.

Art. L. 543-18. Un tuteur est désigné pour assister et encadrer le jeune demandeur d’emploi durant sa mise à disposition.

Dans le délai d’un mois à partir de la mise à disposition, le promoteur établit avec le jeune un plan de formation, envoyé en copie au délégué à l’emploi des jeunes auprès de l’Administration de l’emploi.

Le tuteur communique à l’Administration de l’emploi les compétences et les déficiences constatées, ainsi que les progrès à accomplir par le jeune demandeur d’emploi pendant l’exécution du contrat. Il procède à son évaluation à l’expiration du contrat si l’entreprise n’engage pas le jeune dans le cadre d’un contrat de travail.

Art. L. 543-19. (1) Le contrat est conclu pour une durée de douze mois.

(2) Le ministre ayant l’Emploi dans ses attributions peut autoriser une prolongation du contrat de douze mois dans le cas d’une formation qualifiante respectivement dans le cas où la formation pratique suivie par le jeune est prévue par une convention collective de travail déclarée d’obligation générale au sens de l’article L. 164-8. Dans ce dernier cas, la convention collective de travail fixera également une prime de mérite à verser au jeune en complément de l’indemnité prévue à l’article L. 543-20.

(3) A l’expiration de la prolongation du contrat prévue au paragraphe (2) qui précède, l’employeur est tenu d’embaucher le jeune sous peine de remboursement au Fonds pour l’emploi des sommes perçues en application de l’article L. 543-21 pendant la période de prolongation.

Art. L. 543-20. Le jeune demandeur d’emploi touchera une indemnité égale à quatre-vingts pour cent du salaire social minimum qui lui reviendrait en cas d’occupation comme travailleur non qualifié.

Art. L. 543-21. Le fonds pour l’emploi rembourse mensuellement à l’entreprise une quote-part correspondant à cinquante pour cent de l’indemnité touchée par le jeune ainsi que la part patronale des charges sociales. Le remboursement de cette quote-part est fixé à soixante-cinq pour cent en cas d’occupation de personnes du sexe sous-représenté dans le secteur d’activité de l’entreprise et/ou dans la profession en question.

Art. L. 543-22. Si l’entreprise s’engage à occuper le jeune demandeur d’emploi au-delà de son contrat d’initiation à l’emploi moyennant un contrat à durée indéterminée ou un contrat à durée déterminée de dix-huit mois au moins, le fonds pour l’emploi rembourse pendant dix-huit mois les cotisations de sécurité sociale à l’entreprise.

Art. L. 543-23. (1) Les dispositions du titre II du livre premier ne sont pas applicables au contrat d’initiation à l’emploi.

(2) Le jeune peut mettre fin au contrat d'initiation à l'emploi moyennant la notification par lettre recommandée d'un préavis de huit jours lorsqu'il peut faire valoir des motifs valables et convaincants.

(3) L'entreprise peut mettre fin au contrat d'initiation à l'emploi moyennant la notification par lettre recommandée d'un préavis de huit jours au cours des six premières semaines du contrat initial.

Au-delà des six premières semaines, le promoteur ne peut mettre fin au contrat que sur présentation d'une demande écrite à l'Administration de l'emploi et après avoir obtenu l'accord de cette dernière.

Art. L. 543-24. A l'expiration du contrat d'initiation à l'emploi, le promoteur doit délivrer au jeune un certificat de travail sur la nature et la durée de l'occupation et sur les formations suivies.

Art. L. 543-25. Le promoteur est obligé, en cas de recrutement de personnel, d'embaucher par priorité l'ancien bénéficiaire d'un contrat d'initiation à l'emploi, qui est redevenu chômeur et dont le contrat est venu à expiration dans les trois mois qui précèdent celui du recrutement.

A cet effet, le promoteur doit informer en temps utile l'ancien bénéficiaire d'un contrat d'initiation à l'emploi s'il répond aux qualifications et au profil exigés. Ce dernier dispose d'un délai de huit jours pour faire connaître sa décision.

Art. L. 543-26. Les jeunes bénéficiant d'un contrat d'initiation à l'emploi ont droit à deux jours de congé par mois travaillé. Le congé est cumulable.

Art. L. 543-27. En cas de travail de nuit, de travail supplémentaire, de travail pendant les jours fériés, de travail de dimanche, les dispositions légales, réglementaires et conventionnelles de droit commun afférentes s'appliquent aux bénéficiaires d'un contrat d'initiation à l'emploi.

Art. L. 543-28. Le jeune demandeur d'emploi qui refuse sans motif valable un contrat d'initiation à l'emploi, qui lui est proposé par l'Administration de l'emploi, est exclu du bénéfice de l'indemnité de chômage complet.

Art. L. 543-29. L'Administration de l'emploi peut refuser à une entreprise la mise à disposition d'un jeune demandeur d'emploi dans le cadre d'un contrat d'initiation à l'emploi en cas d'abus manifeste par l'employeur de la mesure.

Art. 29. Les articles L. 543-19 à L. 543-23 du Code du travail deviennent les articles L. 543-30 à L. 543-34.

Chapitre 4. – Dispositions transitoires

Art. 30. Les contrats d'auxiliaire temporaire et les stages d'insertion conclus avant l'entrée en vigueur de la présente loi continuent à être régis par les dispositions sous l'empire desquelles ils ont été conclus.

TITRE 2

Mesures en matière de sécurité sociale

Chapitre 1er. – Modification du mode de financement de certaines dépenses de sécurité sociale

Art. 31. Le Code des assurances sociales est modifié comme suit:

1° L'alinéa 6 de l'article 100 et l'alinéa 4 de l'article 161 sont abrogés.

2° L'article 239 prend la teneur suivante:

„**Art. 239.** L'Etat supporte un tiers des cotisations. Il verse des avances mensuelles.“

Art. 32. L'article 8 de la loi modifiée du 26 mars 1974 portant fixation de suppléments de pension à allouer aux personnes devenues victimes d'actes illégaux de l'occupant en cas d'invalidité ou de décès précoces, prend la teneur suivante:

„**Art. 8.** Le complément différentiel tel qu’il résulte des dispositions de la présente loi est à charge de l’organisme de pension.“

Art. 33. L’alinéa final de l’article 41 de la loi modifiée du 24 juillet 2001 concernant le soutien au développement rural prend la teneur suivante:

„De plus, les dépenses de revalorisation des rentes accident agricoles sont à charge de l’Etat.“

Chapitre 2. – Financement de l’assurance dépendance

Art. 34. Le Code des assurances sociales est modifié comme suit:

1° A l’article 375, alinéa 2, le point 1) prend la teneur suivante:

„1) par une contribution de l’Etat;“

2° A l’article 376, l’alinéa 2 est libellé comme suit:

„Le taux de la contribution dépendance est fixé à 1,4 pour cent.“

Art. 35. La contribution de l’Etat prévue à l’article 375, alinéa 2, point 1) du Code des assurances sociales est fixée à cent quarante millions d’euros.

Si cette contribution représente au 31 décembre de l’année 2009 moins de quarante pour cent des dépenses totales, y compris la dotation à la réserve, elle sera portée à ce seuil à partir du 1er janvier de l’année subséquente.

TITRE 3

Mesures en matière de politique de l’environnement

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

Art. 36. Sont soumises à la taxe sur les véhicules routiers, ci-après dénommée „taxe“:

- a) la mise en circulation ou l’immatriculation d’un véhicule routier, tel que défini à l’arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- b) l’utilisation illégale sur la voie publique d’un véhicule routier;
- c) l’attribution d’une plaque spéciale pour véhicules routiers.

Les termes utilisés ci-après pour la désignation des différents types de véhicules routiers correspondent, pour l’application de la présente loi, aux définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l’arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 37. (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1er janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante:

$$\text{Taxe (€)} = a * b * c$$

dont „a“ représente la valeur des émissions de CO₂ en g/km lors d’un cycle d’essai standardisé mixte telle que reprise soit à la rubrique 46.2. du certificat de conformité communautaire tel que défini à l’annexe IX de la directive modifiée 70/156/CEE soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers,

dont „b“ représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser:

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

et dont „c“ représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km.

(2) La taxe, calculée selon la méthode définie au paragraphe (1), peut être réduite, d'un montant maximal de 50 euros pour les véhicules équipés d'un moteur diesel dont les émissions de particules telles que reprises soit à la rubrique 46.1. du certificat de conformité communautaire visé au paragraphe (1) soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule, ne dépassent pas 10 mg/km au maximum, pour autant qu'une nouvelle norme communautaire ne prévoise pas un seuil plus bas.

(3) Pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1er janvier 2001 pour la première fois et dont les émissions de CO₂ ne peuvent ni être déterminées par les autorités d'immatriculation ni être fixées par l'Administration des douanes et accises, le barème applicable est celui de l'article 38 (1).

(4) La taxe est arrondie à l'euro immédiatement inférieur, les fractions de centimes étant négligées.

Art. 38. (1) Pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées avant le 1er janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, la taxe est calculée d'après la cylindrée du moteur.

La taxe maximale s'élève par tranche entière ou commencée de 100 cm³ à:

- 7 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 1 à 1.600 cm³,
- 9 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 1.601 à 2.000 cm³,
- 13 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 2.001 à 3.000 cm³,
- 15 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 3.001 à 4.000 cm³,
- 18 euros pour les véhicules d'une cylindrée dépassant 4.000 cm³.

(2) Toutefois, sur demande auprès des autorités d'immatriculation, il peut être dérogé à l'application des dispositions de l'article 38 (1) si la taxe calculée d'après les émissions de CO₂, telles que reprises dans le certificat de conformité communautaire précité ou dans tout autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule s'avère inférieure à celle fixée suivant le présent article, sous condition que le montant résultant de la refixation de la taxe est inférieure d'au moins 10 euros. Dans ce cas, la taxe est calculée suivant la formule prévue à l'article 37 (1).

(3) La taxe fixée en vertu de l'article 38 (1) peut être différenciée pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel.

(4) La taxe est arrondie à l'euro immédiatement inférieur, les fractions de centimes étant négligées.

Art. 39. Pour les véhicules des catégories L2 à L7 (motocycles, tricycles et quadricycles), la taxe ne pourra dépasser:

- 10 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 1 à 125 cm³,
- 35 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 126 à 600 cm³,
- 80 euros pour les véhicules d'une cylindrée de 601 à 1.300 cm³,
- 120 euros pour les véhicules d'une cylindrée dépassant 1.300 cm³.

Art. 40. Pour les autobus et les autocars, la taxe ne pourra dépasser:

- 200 euros pour les véhicules des catégories M2,
- 300 euros pour les véhicules de la catégorie M3.

Art. 41. (1) Pour les camionnettes et camions dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes, la taxe est calculée en fonction de la masse à vide du véhicule en ordre de marche, et ne pourra dépasser 600 euros.

(2) Pour les camions, tracteurs, tracteurs de remorques, tracteurs de semi-remorques, remorques et semi-remorques dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 12 tonnes, la taxe, qui ne pourra dépasser 700 euros, est calculée:

- pour les camions, tracteurs, remorques et semi-remorques d’après la masse maximale autorisée en fonction du nombre d’essieux et du type de suspension;
- pour les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques d’après la masse maximale autorisée de l’ensemble, en fonction du nombre d’essieux et du type de suspension.

(3) Un règlement grand-ducal pourra définir un régime tarifaire spécial applicable aux véhicules automoteurs à usage nécessairement limité.

Art. 42. Par dérogation à l’article 41 (2) les tracteurs utilisés exclusivement pour les travaux agricoles, horticoles, viticoles, dans la pisciculture et la sylviculture sont exonérés de la taxe.

Art. 43. Les véhicules historiques, tels que définis à l’article 2 de l’arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques:

- qui ont été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1950 sont soumis à une taxe forfaitaire annuelle de 25 euros; pour les motocycles répondant à la condition ci-avant la taxe est réduite à 15 euros;
- qui ont été immatriculés pour la première fois avant 1950 sont exempts de la taxe.

Art. 44. Les véhicules spécialement aménagés pour handicapés physiques et les véhicules immatriculés au nom de personnes invalides, peuvent, sur demande, être exonérés de la taxe.

Art. 45. (1) Les véhicules immatriculés au nom de l’Etat et des communes sont exonérés de la taxe.

Sont exonérés, sur demande, les véhicules d’intervention spécialement aménagés et non immatriculés au nom de l’Etat ou des communes. L’exonération ne sera accordée, que si le détenteur agit sans but lucratif ou d’ordre commercial.

(2) Les véhicules immatriculés au nom des établissements publics ou d’utilité publique, peuvent, sur demande, être exonérés partiellement ou totalement de la taxe.

(3) Les véhicules immatriculés au nom d’institutions ou d’organismes nationaux ou internationaux ou de leurs fonctionnaires jouissant du régime des immunités et franchises diplomatique, sont exonérés du paiement de la taxe, sous condition de réciprocité.

Art. 46. (1) Les remorques tractées ou traînées par des véhicules automoteurs du type „machines-outils“ ainsi que les machines-outils montées sur remorques peuvent être exonérées du paiement de la taxe.

(2) Les remorques utilisées par des forains ainsi que les roulottes de chantier peuvent, sur demande, être exonérées du paiement de la taxe.

(3) Les remorques tractées ou traînées par des véhicules routiers et aménagées spécialement pour le transport de personnes peuvent, sur demande, être exonérées du paiement de la taxe.

(4) Les remorques du type „roulottes ou caravanes de camping“ ainsi que les remorques dont la masse à vide ne dépasse pas 1.000 kg sont exonérées de la taxe.

(5) Les machines sont exemptes de la taxe.

(6) Pour chaque plaque spéciale pour véhicules routiers, la taxe est fixée à 100 euros.

Art. 47. Les véhicules propulsés exclusivement par un moteur électrique sont exonérés de la taxe.

Art. 48. Lors de la mise hors circulation provisoire ou définitive et lors du changement du débiteur de la taxe ainsi que dans le cas de la transcription d’un véhicule au nom d’une autre personne, la taxe peut être remboursée.

A cette fin, la vignette fiscale est à renvoyer à l'Administration des douanes et accises. Le montant à rembourser sera calculé par période de mois entiers non encore entamée au prorata de 1/12ième par mois de la taxe annuelle.

N'est pas considéré comme mise hors circulation temporaire, le retrait du certificat d'immatriculation conformément à l'article 2 paragraphe 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par les autorités de contrôle pour non-paiements de la taxe.

Aucun remboursement ne sera effectué en cas d'émission d'un duplicata de la vignette en cours.

Le montant à rembourser doit dépasser 10 euros.

Art. 49. (1) Toutes modifications aux caractéristiques du moteur qui auront comme conséquence des émissions de CO₂ plus élevées, entraînera le paiement de la taxe correspondant aux nouvelles émissions et ceci à partir du moment de la modification.

(2) Toutes modifications aux caractéristiques du moteur qui auront comme conséquence d'autres émissions CO₂ que les émissions indiquées dans la base de données nationale des véhicules routiers, entraîneront une révision de la fixation de la taxe.

Art. 50. Un règlement grand-ducal déterminera les taux de la taxe et les modalités d'application des articles 37 à 49 ci-dessus, ainsi que les conditions que doivent remplir les bénéficiaires des exonérations.

Art. 51. La taxe est exigible:

- (1) lorsque le véhicule est admis à la circulation: avant son immatriculation;
- (2) lorsque le véhicule, mis hors circulation, est remis en circulation: avant sa remise en circulation réglementaire;
- (3) lorsque le véhicule est transféré à un autre débiteur de la taxe: avant sa transcription au nom de ce nouveau débiteur;
- (4) lorsqu'un véhicule est modifié: avant l'utilisation du véhicule dans son état modifié; toutefois, en cas de modification du véhicule entraînant une majoration de la taxe, la taxe applicable au véhicule modifié est exigible à partir du début de la période de paiement qui suit la modification;
- (5) lorsqu'un véhicule venant de l'étranger entre au pays par sa propre force motrice: au passage de la frontière;
- (6) lorsqu'une plaque spéciale est attribuée: au moment de l'attribution;
- (7) dans les autres cas: avant l'utilisation du véhicule.

Art. 52. Le paiement de la taxe est constaté par l'Administration des douanes et accises au moyen d'une vignette fiscale. Le modèle et l'usage de la vignette sont définis par l'Administration des douanes et accises.

Art. 53. (1) La taxe est à payer pour la durée d'une année prenant cours à partir de la date d'exigibilité en application de l'article 51.

(2) Est à considérer comme débiteur de la taxe:

- a) – pour un véhicule immatriculé au Grand-Duché de Luxembourg:
 - i) la personne au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé;
 - ii) la personne qui a acquis le véhicule en vue de sa revente;
- pour un véhicule immatriculé à l'étranger: la personne qui utilise le véhicule au Grand-Duché de Luxembourg;
- b) en cas d'attribution d'une plaque spéciale: la personne à laquelle la plaque a été attribuée;
- c) en cas d'utilisation illégale d'un véhicule: la personne qui utilise illégalement le véhicule.

(3) Par dérogation au premier paragraphe, le paiement de la taxe peut également se faire pour une période de 6 mois pour un montant annuel dépassant 75 euros. La taxe sera majorée dans ce cas de 10 euros pour frais de dossier.

Art. 54. En cas de non-paiement de la taxe, le recouvrement peut être exercé par toutes voies d'exécution. A cette fin le véhicule peut être immobilisé ou mis en fourrière sur demande de l'Administration des douanes et accises. Les frais engagés pour le recouvrement sont à charge du débiteur de la taxe.

Art. 55. Les organismes de contrôle technique des véhicules routiers refusent l'accès au contrôle technique périodique pour les véhicules immatriculés valablement si l'échéance pour payer la taxe est dépassée depuis plus de 60 jours.

Art. 56. Le paiement tardif, après l'échéance de la taxe, entraîne le paiement d'intérêts de retard au taux légal. Les intérêts de retard courent à partir du premier jour qui suit l'échéance.

Art. 57. L'utilisation d'un véhicule soumis à la taxe sur la voie publique pour lequel la taxe n'a pas été payée depuis plus de 60 jours, sera considérée comme infraction à la présente loi et sera punie d'une amende de 150 euros. La taxe et les intérêts de retard sont toujours dus, nonobstant l'amende dont question ci-avant, prononcée par le Directeur des Douanes et Accises.

Art. 58. La taxe payée pour les camions, remorques et semi-remorques avec ou sans tracteur est remboursée au prorata des parcours que ces véhicules effectuent par chemin de fer ou par voie navigable en transport combiné telles que ces notions sont définies à l'article 1er de la directive 75/130/CEE du 17 février 1975 du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres tel que modifiée par les directives 79/5/CEE du 19 décembre 1979, 82/603/CEE du 28 juillet 1982 et 86/544/CEE du 10 novembre 1986.

Les conditions et modalités d'application du présent alinéa sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 59. L'Administration des douanes et accises est chargée de la fixation, de la perception et du remboursement de la taxe. L'Administration est également chargée de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Quant aux modalités de perception et de recouvrement, ainsi que quant aux infractions à la présente loi, la taxe est assimilée en tous points au droit d'accise.

A cet effet, les agents des douanes et accises disposent des moyens et des compétences qui leur sont attribués en matière d'accises par la loi générale sur les douanes et accises, pour autant qu'il n'y est pas dérogé dans la présente loi.

Art. 60. Les mesures nécessaires pour assurer la concordance de la législation en matière de taxe sur les véhicules routiers avec la législation concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques peuvent être arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 61. La régularisation de la taxe due à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi se fera avant le 31 mars 2007 si l'échéance se situe après le 1er avril 2007.

Art. 62. (1) Lors de l'introduction temporaire de véhicules routiers en provenance d'un Etat membre de l'Union européenne le Grand-Duché de Luxembourg accorde, aux conditions fixées par règlement grand-ducal, une franchise de la taxe. Cette franchise s'applique également aux pièces de rechange, accessoires et équipements normaux importés avec les moyens de transport.

(2) Sont exclus de la franchise visée sub 1 les véhicules utilitaires.

Art. 63. Sauf disposition contraire dans la présente loi, la taxe ne pourra en aucun cas être inférieure à 50 euros par véhicule routier, toute réduction faite.

Chapitre 2. – Introduction d'une contribution changement climatique sur les carburants et modalités de gestion du Fonds de financement des mécanismes de Kyoto

Art. 64. La loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto; modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés est modifiée comme suit:

- 1) A l'article 22, paragraphe (1), l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:
 „Le financement se fait sur décision conjointe du ministre et du ministre ayant les Finances dans ses attributions, à l'exception des interventions énumérées au paragraphe (2), alinéa 2, point 5), pour lesquelles le financement se fait sur décision du ministre“.
 - 2) A l'article 22, paragraphe (2), alinéa 2, le point 1 est remplacé par le libellé suivant:
 „1. échange de droits d'émission dans le cadre d'un accord avec respectivement un pays ayant ratifié le protocole de Kyoto ou une entité privée;“
 - 3) A l'article 22, paragraphe (2), alinéa 3, le point 2) est complété par une lettre e) intitulée comme suit:
 „e) soit d'activités, de projets, de rapports et autres mesures en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre“.
 - 4) A l'article 22, le paragraphe (2) est complété par un cinquième alinéa formulé comme suit:
 „Le plafond pour les engagements financiers fixé à l'article 80, paragraphe (1), point d) de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat peut être dépassé dans les domaines d'intervention définis à l'alinéa 2, points 1 à 4 du présent paragraphe, sans pour autant être supérieur à 25.000.000 (vingt-cinq millions) d'euros“.
 - 5) A l'article 22, le paragraphe (3) est remplacé par le libellé suivant:
 „(3) Le fonds est alimenté:
 1. par des dotations budgétaires annuelles,
 2. par le produit de la vente de crédits d'émissions,
 3. par des dons,
 4. par un droit d'accise autonome additionnel prélevé sur les huiles minérales légères et les gasoils destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules circulant sur la voie publique et utilisés comme carburant, dénommé contribution changement climatique,
 5. par une partie du produit de la taxe sur les véhicules automoteurs fixée au budget.
 Les recettes prévues aux points 2, 3, 4 et 5 y sont portées directement en recette au fonds.“
 - 6) Il est inséré un article 22ter libellé comme suit:
„Art. 22ter. Contribution changement climatique
 Les huiles minérales légères et les gasoils ci-après destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules circulant sur la voie publique et utilisés comme carburant, qui sont mis à la consommation dans le pays, sont soumis à un droit d'accise autonome additionnel dénommé contribution changement climatique ne pouvant dépasser les taux suivants par 1.000 litres à la température de 15°C:
 essence au plomb: 20 euros
 essence sans plomb: 20 euros
 gasoil: 25 euros
 Les conditions d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.
 Sont applicables au droit d'accise autonome additionnel les dispositions légales et réglementaires relatives au droit d'accise sur les produits énergétiques.“
 - 7) Il est inséré un article 22quater libellé comme suit:
„Art. 22quater. Fonds de financement des mécanismes de Kyoto – Dotation pour l'année 2007
 L'alimentation du fonds prévue à l'article 22, paragraphe (3), point 5) s'élève à 40 pour cent du produit de la taxe sur les véhicules automoteurs pour l'année 2007.“
- Art. 65.** L'article 11 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifié comme suit:
- Au paragraphe 1, alinéa 3, il est ajouté un point 3 qui a la teneur suivante:
- „3. de la contribution changement climatique, perçue sur les huiles minérales légères et les gasoils destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules circulant sur la voie publique et utilisés comme carburant“.

**Chapitre 3. – Participation du Grand-Duché de Luxembourg aux
Fonds Carbone de la Banque mondiale et de la Banque européenne pour
la Reconstruction et le Développement**

Art. 66. Le Gouvernement est autorisé à participer à concurrence de 10.000.000 de dollars US au „Community Development Carbon Fund“ de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement, de 5.000.000 de dollars US au „BioCarbon Fund“ de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement et de 10.000.000 d’euros au „Multilateral Carbon Credit Fund“ de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement.

Art. 67. Sont abrogés:

- le „Kraftfahrzeugsteuergesetz“ du 23 mars 1935, tel que modifié;
- la loi du 7 août 1961 ayant pour objet de modifier les paragraphes 10 et 11 de la loi du 23 mars 1935 sur le régime fiscal des véhicules automoteurs;
- la loi du 4 août 1975 portant modification de la loi du 23 mars 1935 sur le régime fiscal des véhicules automoteurs;
- la loi du 21 février 1985 portant modification de la loi modifiée du 23 mars 1935 sur le régime fiscal des véhicules automoteurs;
- la loi du 26 février 1988 portant modification de la loi du 23 mars 1935 sur le régime fiscal des véhicules automoteurs;
- la loi du 29 novembre 1988 portant modification de la loi du 23 mars 1935 sur le régime fiscal des véhicules automoteurs.

TITRE 4

Dispositions finales

Art. 68. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l’intitulé suivant: „Loi du ... promouvant le maintien dans l’emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l’environnement“.

Art. 69. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial, à l’exception des articles 31 à 65 et de l’article 67 qui entrent en vigueur au 1er janvier 2007.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1

L’article 1, en misant sur la prééminence hiérarchique de la philosophie même du maintien dans l’emploi abroge les anciennes dispositions de l’article L. 511-27 du Code du Travail qui prévoyaient une information de l’employeur à l’Administration de l’emploi avant de procéder à des licenciements individuels d’ordre conjoncturel, et ceci au plus tard au moment du préavis de congédiement.

L’article L. 511-27 dans son paragraphe (1) stipule qu’un employeur qui occupe régulièrement au moins quinze salariés, doit notifier au secrétariat du Comité de conjoncture tout licenciement pour des raisons non inhérentes à la personne du salarié. La philosophie du maintien dans l’emploi part d’un concept de centralisation des informations, afin de pouvoir réagir respectivement agir de manière aussi précoce que possible face à la suspicion de difficultés d’ordre économique dans une entreprise voire même dans un secteur de l’économie nationale.

Comme le Comité de conjoncture se réunit douze fois par exercice, en règle générale la dernière semaine du mois et fait, entre autres, rapport au Conseil de Gouvernement sur l’évolution de la situation économique et conjoncturelle du Grand-Duché de Luxembourg, l’article L. 511-27 paragraphe (1) confère au secrétariat du Comité de conjoncture la tâche de centralisation des données dont il s’agit, alors que de la manière toutes les informations significatives pour assurer un maintien dans l’emploi

des salariés pourront être analysées mensuellement et de manière continue par les membres du Comité.

Le Comité de conjoncture émet aussi des avis portant sur les différents types de demandes de chômage partiel, les indemnités bénévoles de licenciement, tombant sous le régime de l'article L. 115-10, et sur les demandes de préretraite-ajustement, il y a assurance de la mise en place d'un fil rouge dans toutes les démarches éventuelles ultérieures.

S'agissant des employeurs qui doivent notifier les licenciements en question, le seuil minimal de notification a été défini par analogie au seuil défini au livre IV – représentation du Personnel, titre premier – délégations du personnel, chapitre premier – mise en place des délégations du personnel, section 1 – délégations principales, Art. L. 411-1 paragraphe (1) du Code du Travail.

L'article L. 511-27 clarifie dans son paragraphe (1) que la notification au Comité de conjoncture devra se faire au plus tard au moment de la notification du préavis de licenciement à l'attention du salarié concerné.

Dans son paragraphe (2), l'article L. 511-27 dispose que la notification peut se faire par voie électronique afin de faciliter notamment la transmission et la gestion des données par le secrétariat du Comité de conjoncture.

Le paragraphe (3) de l'article L. 511-27 renseigne que le secrétariat dresse un relevé mensuel des notifications reçues et le soumet pour information et discussion aux membres du Comité de conjoncture. De la manière, tous les licenciements pour raisons économiques pourront faire l'objet d'une analyse approfondie entre partenaires sociaux. En raison du caractère éminemment confidentiel des informations dont il s'agit, l'article 1 paragraphe (3) astreint les membres du Comité de conjoncture à une obligation de discrétion professionnelle à l'égard des informations qu'ils possèdent à raison de leurs fonctions. A noter qu'il ne s'agit pas, dans le cas de l'espèce, d'un secret professionnel qui serait pénalement sanctionné.

Article 2

L'article 2 introduit un nouveau chapitre au titre premier du livre V du Code du travail sous l'intitulé: „Etablissement d'un plan de maintien dans l'emploi“. La philosophie du maintien dans l'emploi intervient avant toutes les autres mesures législatives actuellement en place dont la prévention des licenciements et les autres mesures prévues dans le contexte d'un plan social.

Art. L. 510-1

Sur base du relevé mensuel des notifications reçues au secrétariat du Comité de conjoncture, l'article 2 introduit un nouvel article L. 510-1 au Code du travail qui confère dans son paragraphe (1) faculté d'initiative à la présidence ou à un des membres du Comité d'inviter à tout moment les partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, à entamer des discussions en vue de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi qui est défini au Code du Travail à l'article L. 510-3.

Cette faculté doit obligatoirement être discutée du moment que le nombre de licenciements non inhérents à la personne du salarié dépasse le chiffre de cinq au cours d'une période de référence de trois mois, respectivement de huit licenciements au cours d'une période de référence de six mois au sein d'une même entreprise. Le terme d'entreprise est applicable aux entreprises publiques et privées exerçant une activité économique, qu'elles poursuivent ou non un but lucratif.

L'article L. 510-1 stipule dans son paragraphe (2) que le Comité de conjoncture peut demander – aux fins de clarification de la problématique inhérente à l'entreprise en cause – à son secrétariat de procéder à un examen approfondi de la situation économique, financière et sociale de l'entreprise, avant de se prononcer sur l'opportunité de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi. Dans son paragraphe (3), l'article L. 510-1 précise que la réalisation de cet examen peut être confiée à des experts externes.

Même si le secrétariat du Comité de conjoncture disposait d'un certain pouvoir discrétionnaire dans le contexte de ses examens approfondis à réaliser, on doit partir du principe qu'en raison de la visée de fourniture d'un service public par le secrétariat, ce dernier est tenu au strict respect du principe constitutionnel de l'égalité de traitement.

En cas d'experts externes changeants, ce principe pourrait être remis en cause. Voilà pourquoi la portée exacte de l'examen à réaliser, surtout dans le cas d'experts externes, peut être précisée par voie

de règlement grand-ducal, afin de garantir une application des mêmes procédures au niveau de l'examen et de la manière d'une égalité de traitement de toutes les entreprises sujettes à examen.

Tout comme à l'article L. 511-27 paragraphe (3), l'article L. 510-1 paragraphe (4) oblige les membres du Comité de conjoncture au respect d'une discrétion professionnelle à l'égard des conclusions des examens approfondis de la situation économique, financière et sociale leurs transmis par leur secrétariat.

Le paragraphe (5) de l'article L. 510-1 donne prérogative au Comité de conjoncture dans la fixation du taux de participation de l'Etat aux frais d'établissement des examens émanant de son initiative.

Art. L. 510-2

L'article 2 introduit un nouvel article L. 510-2 au Code du Travail qui, dans son paragraphe (1), confère compétence aux partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, de prendre l'initiative commune d'entamer des discussions en vue de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi.

Ainsi les partenaires sociaux peuvent-ils, en dehors de l'enceinte du Comité de conjoncture, prendre l'initiative d'entamer des pourparlers en vue de l'établissement éventuel d'un plan de maintien dans l'emploi pour le cas où ils pressentent des problèmes d'ordre économique/financier dans l'entreprise qui seraient de nature à avoir des incidences négatives en termes d'emploi.

S'agissant de la définition du terme „partenaires sociaux aux niveaux appropriés“ il est renvoyé aux explications fournies dans le contexte du nouvel article L. 510-4 du Code du travail instauré par l'article 2 du présent projet de loi.

Dans un souci de coordination et de centralisation au niveau du Comité de conjoncture de tous les éléments significatifs de l'ensemble des initiatives prises par les partenaires sociaux l'article L. 510-2 précise, dans son paragraphe (2) que la partie la plus diligente informera son secrétariat du début des discussions.

Art. L. 510-3

Il est introduit un nouvel article L. 510-3 au Code du travail qui dispose dans son paragraphe (1) des éléments obligatoires qui doivent être pris en compte dans la consignation des résultats des discussions entre partenaires sociaux. Notons qu'il s'agit d'une obligation de moyens et non de résultats. Les partenaires sociaux doivent obligatoirement, mais non limitativement aborder dans le cadre de leurs discussions, à l'exemple d'une „check-list“, les éléments suivants:

- application de la législation sur le chômage partiel;
- aménagements possibles de la durée de travail dont application d'une période de référence plus longue ou plus courte;
- travail volontaire à temps partiel;
- recours à des comptes épargne-temps;
- réductions de la durée du travail ne tombant pas sous le champ d'application de la législation sur le chômage partiel, prévoyant le cas échéant la participation à des formations continues et/ou des reconversions pendant les heures de travail libérées;
- possibilités de formation voire de reconversion permettant une réaffectation de salariés à l'intérieur de l'entreprise;
- possibilités de formation, de formation continue, de reconversion permettant la réaffectation de salariés dans une autre entreprise, appartenant le cas échéant au même secteur d'activités;
- application de la législation sur le prêt temporaire de main-d'œuvre;
- accompagnement personnel des transitions de carrière, le cas échéant en prenant recours sur des experts externes;
- application de la législation sur la préretraite-ajustement;
- période d'application du plan de maintien dans l'emploi;
- principes et procédures régissant la mise en œuvre et le suivi du plan de maintien dans l'emploi.

Pour le cas où les partenaires sociaux n'aborderaient pas obligatoirement tous les sujets compris dans cette liste, l'homologation ministérielle visée au paragraphe (4) pourrait être refusée.

L'article L. 510-3 dispose dans son paragraphe (2) que les discussions pour l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi devront aussi englober les cinq salariés licenciés au cours de la période de trois mois respectivement les huit salariés licenciés au cours de la période de six mois qui, en application des dispositions du paragraphe (1) de l'article L. 510-1, ont amené le Comité de conjoncture à inviter les partenaires sociaux, aux niveaux appropriés, à entamer des discussions en vue de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi au sens du présent article.

L'article L. 510-3 stipule que le plan de maintien dans l'emploi dûment signé par les partenaires sociaux aux niveaux appropriés est à transmettre au secrétariat du Comité de conjoncture, afin de veiller, à côté de la centralisation des informations sur les licenciements pour difficultés conjoncturelles ou structurelles, de mettre en place aussi un suivi cohérent de tous les plans de maintien de l'emploi permettant notamment l'évaluation des résultats obtenus.

Dans son paragraphe (4) l'article L. 510-3, introduit l'homologation du plan de maintien dans l'emploi par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions, en raison notamment de la prise en charge subsidiaire subséquente via les fonds en provenance du Fonds pour l'emploi de certaines des mesures discutées entre partenaires sociaux lors de l'établissement du plan de maintien dans l'emploi. Il en est de même des autorisations ministérielles éventuelles qui découlent de la mise en œuvre du plan de maintien dans l'emploi, autorisations qui dérogent notamment aux principes établis dans le contexte du travail intérimaire. Il va sans dire que le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions ne peut valablement donner son aval qu'en présence d'un avis de l'organe charnière dans le contexte de la philosophie du maintien dans l'emploi que constitue le Comité de conjoncture.

L'article L. 510-3 confère dans son paragraphe (5) compétence au secrétariat du Comité de conjoncture dans l'accompagnement de la mise en œuvre ainsi que du suivi des plans de maintien dans l'emploi qui ont reçu l'homologation du ministre ayant l'Emploi dans ses attributions. De la manière il reste garanti que le Comité de conjoncture reste informé des résultats concrets sur le terrain et peut intervenir le cas échéant dans une démarche évaluative permettant le cas échéant la définition de nouvelles approches flexibles conduisant à la réalisation des objectifs prioritaires du présent projet de loi dont notamment celui de la sécurité dans l'emploi des salariés.

Dans la même optique de mise en œuvre et de suivi, l'article L. 510-3 dispose dans son paragraphe (6) qu'un rapport retraçant le contenu et les conclusions des discussions autour de l'établissement d'un plan de maintien dans l'emploi est à adresser à la présidence du Comité de conjoncture pour le cas où les discussions échoueraient. Ce rapport est à signer par toutes les parties et sert notamment à évaluer, voire mieux comprendre les raisons qui ont amené les partenaires sociaux à constater un échec des discussions.

Art. L. 510-4

L'article 2 définit un nouvel article L. 510-4 du Code du travail qui définit dans son paragraphe (1) pour les besoins d'application du premier chapitre du titre premier du livre V du Code du travail, la notion de „partenaires sociaux aux niveaux appropriés“. Sont énumérés: d'une part l'employeur lui-même et/ou une organisation professionnelle patronale et d'autre part, la délégation du personnel de l'entreprise en cause, le groupe salarial du comité mixte de l'entreprise concerné, les organisations syndicales signataires de la convention collective dans le cas d'entreprises liées par une convention collective de travail. S'y ajoute aussi les organisations syndicales justifiant de la représentativité nationale respectivement de la représentativité dans un secteur particulièrement important de l'économie dans le cas d'entreprises non soumises à l'obligation d'instituer une délégation du personnel.

Dans ce dernier contexte l'article L. 510-4 renvoie aux dispositions de ses articles L. 161-3 à L. 161-8 de la section 2 du chapitre premier du titre VI du Livre premier du Code du travail.

Le paragraphe (2) de l'article L. 510-4 confère, de manière complémentaire, la faculté à la délégation du personnel et au groupe salarial du comité mixte d'étendre leur mandat de discussion conféré par le paragraphe (1) qui précède, à une ou plusieurs organisations syndicales justifiant de la représentativité nationale, pour le cas d'entreprises qui ne sont pas liées par une convention collective de travail.

Article 3

L'article 3 précise qu'en raison de l'introduction par l'article 2 d'un nouveau chapitre premier comprenant les articles L. 510-1 à L. 510-4 commentés ci-avant, les anciens chapitres premier et II du titre premier du Livre V du Code du travail deviennent logiquement les chapitres II et III.

Article 4

Afin d'adapter les législations existantes aux exigences nouvelles dictées par l'introduction de la philosophie du maintien dans l'emploi par le présent projet de loi, l'article 4 point 1 modifie et complète l'article L. 132-1 du chapitre II, du titre III du Livre premier du Code du travail relatif au prêt temporaire de main-d'œuvre. Le deuxième tiret du paragraphe (1) donnant faculté au ministre ayant le Travail dans ses attributions à autoriser les employeurs définis par l'article L. 132-1 de mettre leurs salariés à la disposition provisoire d'autres employeurs, prend en conséquence la teneur suivante:

„d'exécution d'un travail occasionnel dans la mesure où l'entreprise utilisatrice n'est pas à même d'y répondre par l'embauche de personnel permanent, à condition que cette mise à disposition concerne des entreprises d'un même secteur d'activités;“.

L'article 4 point 2 ajoute au premier paragraphe de l'article L. 132-1 du Code du travail un nouveau tiret, qui permet une extension de l'autorisation ministérielle visée plus haut, aux cas de l'espèce discutés et retenus dans le cadre d'un plan de maintien dans l'emploi homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions au sens de l'article L. 510-3 du Code du travail.

Afin de réduire les tâches administratives qui incombent aux entreprises, le point 3 de l'article 4 complète le paragraphe (5) de l'article 132-1 du Code du travail en étendant la faculté de remplacer l'autorisation ministérielle visée aux paragraphes (1) et (2) de l'article L. 132-1 par une notification préalable adressée à l'Administration de l'emploi conjointement par l'entreprise d'origine du salarié et par l'entreprise utilisatrice dans le cadre de l'exécution d'un plan de maintien dans l'emploi homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions.

Article 5

L'article 5 modifie et complète l'article L. 582-3 du Code du travail en introduisant notamment une nouvelle fourchette de participation de l'employeur dans le cadre de la préretraite-ajustement. Jusqu'ici, la législation ne prévoyait qu'un taux de participation maximal de cinquante pour cent de la part de l'employeur. En raison notamment de la nécessité du relèvement du taux d'emploi des travailleurs âgés et afin de décourager le recours systématique à cet instrument financier qui vise exclusivement cette catégorie de salariés, l'intervention de l'employeur variera entre trente pour cent au moins et un maximum de soixante-quinze pour cent au plus de l'indemnité de préretraite, y compris la part patronale des charges sociales afférentes à cette indemnité.

Toutefois, le taux de participation minimal de l'employeur, dans le cadre de l'exécution d'un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3 homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions pourra être inférieur au taux de participation minimal de trente pour cent. Ce taux sera fixé sur avis du Comité de conjoncture, en application des dispositions du deuxième alinéa du paragraphe (1) de l'article L. 582-3 du Code du travail.

Article 6

L'actuel texte législatif ne permet pratiquement pas aux services de l'Administration des contributions directes de rejeter une demande, même au cas où il paraît évident qu'il ne peut s'agir d'un licenciement abusif. „L'illusion“ d'un licenciement abusif est facile à réaliser par les employeurs mais difficilement décelable par les services concernés de l'Administration des contributions directes; un *licenciement économique* „est transformé“ en *licenciement abusif*. Par conséquent, l'indemnité versée devient éligible pour l'application des dispositions de l'article 115, numéro 9 L.I.R. avec une exemption fiscale pouvant atteindre, le cas échéant, des plafonds bien plus substantiels que ceux prévus par l'article 115, numéro 10 L.I.R.

Pour le moment la seule possibilité de l'Administration des contributions directes pour rejeter une demande douteuse d'exemption fiscale selon l'article 115, numéro 9 L.I.R., consiste dans le moyen de tabler sur le paragraphe 6 de la loi d'adaptation fiscale traitant de la simulation et de l'abus de droit. Ici, l'enquête est fastidieuse et met souvent le fonctionnaire dans la situation de devoir prendre une décision proche d'un jugement. Dans le cas d'un rejet, le fonctionnaire en charge du dossier peut conseiller à la partie demanderesse de formuler une nouvelle demande auprès du Comité de Conjoncture.

Le Comité de Conjoncture à son tour n'a pas de possibilité de contrôle pour déceler si les licenciements sont effectivement de nature économique ou si les requérants ont également saisi l'Administration des contributions directes. Par contre, ce qui est manifeste pour le Comité de Conjoncture, c'est

le fait que bon nombre de sociétés préconisent des licenciements par tranches pour diminuer leur nombre d'employés en évitant scrupuleusement un plan social.

L'article 6 entend mettre les plafonds des montants fiscalement exemptés des numéros 9 et 10 de l'article 115 L.I.R. sur un pied d'égalité en vue de contrecarrer au départ tout abus de droit visant à simuler une situation en vue de „créer“ un avantage fiscal. Le montant maximal de défiscalisation a ainsi été fixé au même montant pour les deux numéros 9 et 10 de l'article 115 L.I.R. Le plafond prémentionné s'élève à 12 fois le salaire social mensuel minimum, ce qui correspond au 1.1.2006 à un montant de 12 fois 1.503,42 = 18.041,04 euros.

Ce montant d'exemption constitue, le cas échéant, une défiscalisation supplémentaire de 18.041,04 – 12.500 = 5.541,04 euros en ce qui concerne le numéro 10 de l'article 115 L.I.R., tandis que pour le numéro 9 de l'article 115 L.I.R. ce plafond représente une valeur absolue de défiscalisation qui n'est plus fonction du montant moyen des salaires et traitements bruts mensuels alloués pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement le mois de la notification de la résiliation.

Par l'introduction d'un plafond unique et aligné, la modification envisagée, tout en gardant les forme et structure des numéros 9 et 10 de l'article 115 L.I.R. actuels, affaiblit non seulement dans une large mesure l'attrait de „jouer“ via abus de droit sur l'un ou l'autre des numéros 9 ou 10 de l'article 115 L.I.R., mais elle permet un traitement fiscal plus aisé tout en mettant en œuvre un système de défiscalisation plus équitable avec la nouveauté de tenir également compte du coût de la vie par le biais d'un calcul faisant intervenir le salaire social minimum. Le fait de choisir le salaire social mensuel minimum à la date-clé du 1er janvier de l'année où intervient la résiliation est d'ordre pratique et présente l'avantage de fixer le plafond de l'exemption d'une année d'imposition dès son début.

Finalement, l'exemption de l'indemnité bénévole de licenciement est transférée du numéro 10 de l'article 115 L.I.R. au numéro 9 du même article pour contrecarrer l'accès individuel à l'article 115, numéro 10 L.I.R. En effet, le Comité de Conjoncture a jusqu'à présent été saisi d'une multitude de demandes d'employeurs qui préfèrent des licenciements par petites tranches, plutôt que de s'engager dans un plan social.

Tableau récapitulatif des demandes Art. 115-09, Art. 115-10, Art. 131 et Art. 132 LIR

Situation au 7 mars 2006

	<i>Article</i>	<i>Nombre de dossiers</i>	<i>Montant total brut</i>	<i>Montant exempté</i>	<i>Montant ordinaire</i>	<i>Montant extraordinaire</i>
Année 2004	Art.115-09	340	11.308.327,58 €	7.380.090,99 €	576.222,12 €	3.352.014,47 €
	Art.115-10	65	5.518.818,24 €	732.521,21 €	470.935,65 €	4.315.361,38 €
	Art.131/132	43	2.043.729,90 €	0,00 €	256.839,59 €	1.786.890,31 €
	Sub-total	448	18.870.875,72 €	8.112.612,20 €	1.303.997,36 €	9.454.266,16 €
Année 2005	Art.115-09	324	17.137.271,30 €	7.574.422,21 €	2.118.467,54 €	7.444.381,55 €
	Art.115-10	80	3.582.972,90 €	910.413,78 €	583.513,02 €	2.089.046,10 €
	Art.131/132	92	17.206.309,09 €	0,00 €	1.941.891,89 €	15.264.417,20 €
	Sub-total	496	37.926.553,29 €	8.484.835,99 €	4.643.872,45 €	24.797.844,85 €
Année 2006	Art.115-09	30	1.571.092,15 €	747.712,12 €	235.622,45 €	587.757,58 €
	Art.115-10	2	386.513,62 €	25.000,00 €	79.900,53 €	281.613,09 €
	Art.131/132	9	2.763.494,88 €	0,00 €	706.384,09 €	2.057.110,79 €
	Sub-total	41	4.721.100,65 €	772.712,12 €	1.021.907,07 €	2.926.481,46 €
Pas encore traités	Art.115-09 et Art.131/132	107				
	Art.115-10	15				
	Sub-total	122	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

(Le tableau est relatif aux demandes traitées par le seul bureau d'imposition RTS Luxembourg 1)

Article 7

L'article 7 vient modifier le paragraphe (2) de l'article L. 511-7 du Code du travail. Jusqu'ici chaque sixième demande, successive ou non, et son multiple à l'intérieur d'une période de douze mois entraînait un examen approfondi de la situation économique, financière et sociale de l'entreprise par le secrétariat du Comité de conjoncture. Or, le nouveau paragraphe (2) de l'article L. 511-7 du Code du travail, notamment en raison d'une gestion prévisionnelle plus efficace de l'emploi dans l'économie luxembourgeoise prévoit que chaque nouvelle demande de réduction de la durée normale de travail pour des difficultés conjoncturelles entraîne nécessairement cet examen approfondi par le secrétariat du Comité.

Après établissement de l'examen dont question ci-avant, il est en outre conféré au secrétariat, dans un esprit évident de suivi et d'évaluation, une mission de suivi des entreprises bénéficiant des décisions visées par les paragraphes (2), (3) et (4) de l'article L. 511-4 du Code du travail.

L'article 7 dispose en outre que sur base de l'examen opéré par le secrétariat, le Comité de conjoncture avise le Gouvernement en Conseil du maintien éventuel de l'allocation de subventions aux employeurs qui, plutôt que de procéder à des licenciements, s'engagent à maintenir le contrat de travail de leur personnel et à lui verser une indemnité de compensation pour les pertes de rémunération subies du fait que la durée normale de travail, légale ou conventionnelle, est réduite dans des entreprises ou dans un ou plusieurs de leurs établissements.

Article 8

L'article 8 vient modifier le point 1 de l'article L. 511-12 du Code du travail en octroyant au seul employeur la prise en charge de l'indemnité de compensation correspondant à la première tranche de 16 heures liées à la réduction de la durée normale de travail.

Les auteurs du projet de loi estiment en effet qu'on ne saurait octroyer une quelconque responsabilité personnelle au travailleur pour les difficultés économiques de l'entreprise. Auparavant cette indemnité de compensation était à charge du travailleur et de l'employeur selon des taux de participation à convenir entre les deux parties respectivement les parties signataires de la convention collective de travail pour les entreprises liées par une telle convention, sans que la part à supporter par le travailleur ne puisse excéder huit heures par mois.

Les dispositions du point 2 de l'article L. 511-12 restent inchangées.

Article 9

En raison des modifications opérées à la législation sur le chômage partiel notamment au niveau de l'article 8 modifiant le point 1 de l'article L. 511-12 du Code du travail, et en raison des mêmes motifs évoqués ci-avant, il y a lieu de modifier aussi les dispositions de l'alinéa 1 ainsi que du point 1 de l'article L. 533-13 du Code du travail relatifs à la prise en charge de l'indemnité compensatoire de rémunération dans le contexte du chômage involontaire dû aux intempéries et sur le chômage accidentel ou technique involontaire. Il n'y aura donc plus de prise en charge par le travailleur.

Article 10

En raison notamment d'une volonté déclarée visant surtout l'augmentation du taux d'emploi des travailleurs âgés, et l'application du principe de la sécurité dans l'emploi sans passage obligatoire par le chômage, l'article 10 vient modifier l'article modifié L. 541-1 du Code du travail, qui au dernier alinéa prévoit que la condition d'inscription comme demandeur d'emploi depuis trois mois au moins auprès d'un bureau de placement de l'Administration de l'emploi des demandeurs d'emploi âgés de quarante ans accomplis n'est pas requise pour ceux affectés par un plan social au sens du Livre I, Titre VI, Chapitre VI du Code du Travail, relatif aux licenciements collectifs.

Afin de suivre la philosophie de prééminence de l'instrument du maintien dans l'emploi, le terme de „plan social“ est remplacé par les termes „plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3, homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions“. De la manière les entreprises du secteur privé qui embauchent des salariés âgés de quarante ans accomplis, repris dans le cadre d'un plan de maintien dans l'emploi, auront droit au remboursement des cotisations de sécurité sociale, part employeur et part assuré.

Article 11

L'article 11 vient changer la législation sur les licenciements collectifs et notamment l'article L. 166-2 du Code du travail relatif aux négociations pour l'établissement d'un plan social. Dans l'ancienne législation, le législateur avait déjà introduit au paragraphe (2) de l'article L. 166-2 dans les négociations la notion d'éviter ou de réduire le nombre des licenciements collectifs ainsi que sur les possibilités d'en atténuer les conséquences, notamment par le recours à des mesures spéciales d'accompagnement en vue d'une réinsertion immédiate dans le marché du travail. Le texte sous revue, dans cet esprit de prééminence du dispositif du maintien dans l'emploi, oblige les partenaires sociaux, sous peine de nullité du plan social, à négocier par analogie aux sujets discutés dans un plan de maintien de l'emploi au sens de l'article L. 510-3 du Code du travail notamment sur les points suivants:

- application de la législation sur le chômage partiel;
- aménagements possibles de la durée de travail dont application d'une période de référence plus longue;
- réductions temporaires de la durée du travail ne tombant pas sous le champ d'application de la législation sur le chômage partiel, prévoyant le cas échéant la participation à des formations continues et/ou des reconversions pendant les heures de travail libérées;
- possibilités de formation voire de reconversion permettant une réaffectation de salariés à l'intérieur de l'entreprise;
- possibilités de formation, de formation continue, de reconversion permettant la réaffectation de salariés dans une autre entreprise, appartenant le cas échéant au même secteur d'activités;
- application de la législation sur le prêt temporaire de main-d'œuvre;
- accompagnement personnel des transitions de carrière, le cas échéant en prenant recours sur des experts externes;
- application de la législation sur la préretraite-ajustement;
- principes et procédures régissant la mise en œuvre et le suivi des mesures retenues.

Pour le cas où un plan de maintien dans l'emploi homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions existait pour l'entreprise qui doit recourir à des licenciements collectifs, les partenaires sociaux sont dispensés de négocier obligatoirement les points repris ci-avant, pour autant que l'homologation ministérielle n'excède pas six mois au moment du début des négociations du plan social au sens de l'article L. 166-2 du Code du travail.

En raison notamment du fait que les conséquences tant sociales que financières d'un plan social se répercutent sur la société en générale, l'article 11 tient à mettre en place – aussi dans le cadre d'un plan social – l'élément clé du maintien dans l'emploi avant de ne recourir en dernière instance et de manière subsidiaire à des compensations financières. Ces dernières constituent certes une juste rémunération négociée pour la perte d'un emploi mais ne sont guère de nature à assurer une insertion sans interruption dans un nouvel emploi.

Article 12

Le point 1 de l'article 12 complète l'article L. 631-2 du Code du travail relatif aux dépenses à couvrir par le Fonds pour l'emploi d'un point 38 relatif à la prise en charge des frais engendrés par la collaboration entre les services de l'Administration de l'emploi et les entreprises du secteur du travail intérimaire respectivement du secteur de recrutement.

En raison d'expériences très concluantes en termes de placement de demandeurs d'emploi par le biais du travail intérimaire, les deniers en provenance du Fonds pour l'emploi pourront être utilisés pour intensifier cette collaboration notamment avec les entreprises du travail intérimaire.

Le point 2 de l'article 12 ajoute en outre un nouveau point 39 à l'article L. 631-2 du Code du travail qui prévoit la prise en charge des frais engendrés par des mesures de maintien dans l'emploi prévues dans un plan de maintien dans l'emploi au sens de l'article L. 510-3 homologué par le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions.

La légitimation pour procéder de la manière étant notamment due au fait que l'Etat n'aura pas à s'acquitter de ses obligations en termes de paiement de l'indemnité de chômage aux personnes licenciées, ni de ses obligations d'assistance – le cas échéant à long terme – à la recherche active d'un emploi via l'Administration de l'emploi. L'homologation du plan de maintien dans l'emploi par le

ministre ayant l'Emploi dans ses attributions, qui est donnée, rappelons-le sur avis du Comité de conjoncture, est en outre le garant de l'application d'un traitement égalitaire de tous les concernés par un plan de maintien dans l'emploi. L'homologation ministérielle est partant aussi garant d'une rigueur certaine dans l'engagement de moyens financiers publics pour accompagner de manière tout à fait subsidiaire les efforts déjà consentis entre partenaires sociaux.

Le point 3 de l'article 12 vient compléter le dispositif de moyens financiers en provenance du Fonds pour l'emploi par un point 40 qui règle la prise en charge des frais de personnel du secrétariat du Comité de conjoncture liés à l'accompagnement de la mise en œuvre et du suivi même des plans de maintien dans l'emploi.

Il en est de même pour les frais de personnel du secrétariat du Comité de conjoncture qui sont liés aux notifications par l'employeur des licenciements pour des raisons non inhérentes à la personne du salarié au plus tard au moment de la notification du préavis de licenciement et les frais relatifs à l'établissement du relevé mensuel des notifications reçues soumises au Comité de conjoncture, tels que référés à l'article L. 511-27 du Code du travail.

Article 13

L'article L. 521-3 du Code du travail relatif aux conditions d'admission au bénéfice de l'indemnité de chômage complet subit certaines modifications au niveau des points 2., 4., 5. et 6.

Il est ainsi ajouté au point 2. la condition d'être domicilié sur le territoire *luxembourgeois au moment de la notification du licenciement dans le cadre d'une relation de travail à durée déterminée et au plus tard six mois avant le terme du contrat dans le cadre d'une relation de travail à durée déterminée* et y avoir perdu son emploi. Cette ajoute a été rendue nécessaire en raison du nombre toujours croissant de travailleurs frontaliers, qui au cours de leur préavis, transfèrent leur domicile au Grand-Duché de Luxembourg, afin de pouvoir bénéficier de conditions d'indemnisation plus avantageuses que dans leur pays d'origine.

A noter que les points 4. et 5. ont été inversés dans leur ordre en raison des nouvelles réglementations en matière de capacité de travail réduite.

Au point 4. est ajoutée la possibilité d'être admis au bénéfice de l'indemnité de chômage nonobstant appel contre une décision de refus ou de retrait d'une pension d'invalidité conformément à la législation concernant la capacité de travail réduite et la réinsertion professionnelle.

Au point 6. est ajoutée la précision qu'il ne suffit pas d'être inscrit comme demandeur d'emploi auprès des bureaux de placement publics pour pouvoir bénéficier des indemnités de chômage complet, mais qu'il faut également introduire une demande d'octroi des indemnités de chômage.

Article 14

L'article 14 modifie l'article L. 521-6 du Code du travail relatif à la condition de stage nécessaire en vue de l'admission au bénéfice de l'indemnité de chômage complet.

Au paragraphe 1er de cet article la notion de „contrat de louage de services“, notion relativement imprécise, a été précisée en vue d'éviter de fausses interprétations, alors que les notions de „contrats de travail et/ou d'apprentissage“ ont toutes les deux une base légale différente.

Il est par ailleurs précisé que seules des périodes ayant donné lieu à affiliation obligatoire auprès d'un régime d'assurance pension sont à considérer comme pouvant être prises en considération pour le calcul de la condition de stage.

Les dispositions concernant prise en compte des périodes de détention d'un détenu sont biffées, étant donné que ces périodes ne sont plus prises en considération comme périodes d'activités de travail pour le calcul de la condition de stage.

Au paragraphe 2, alinéa 2 est ajouté le fait qu'en dehors des périodes de détention et de chômage indemnisé, peuvent également être prises en considération pour étendre la période de référence de 12 mois, les périodes d'attente d'une décision portant sur l'octroi d'une pension d'invalidité à prendre par les juridictions sociales compétentes.

Le paragraphe 4 donne des précisions supplémentaires quant à l'application dans le temps des périodes de prolongations et permettant de déterminer l'ouverture d'un nouveau droit d'indemnisation après avoir bénéficié de la durée maximale prévue à l'article L. 521-11.

Article 15

L'article 15 modifie l'article L. 521-8 du Code du travail qui a trait aux conditions d'inscription relatives au bénéfice de l'indemnité de chômage complet.

Le texte précise dans ses différents paragraphes le début de l'indemnisation et indique clairement qu'aucune indemnité n'est due pour des périodes couvertes par la relation de travail ou par des périodes d'incapacité de travail dépassant ou suivant l'expiration de la relation de travail.

Le paragraphe 2 est plus précis dans ce sens qu'il dit clairement que les périodes de préavis, rémunéré ou non rémunéré, ne sont pas à charge du Fonds pour l'emploi et que celui-ci ne peut se substituer au paiement de périodes de préavis à payer par l'employeur. Etant donné que la relation de travail se termine avec la dernière journée du préavis légal, les périodes de congé restant payé au salarié après la fin du contrat, ne sont pas à considérer comme journées de chômage.

Le paragraphe 4 innove en ce sens que le chômage peut débuter un samedi ou dimanche constituant le début d'une période dépassant ces journées. Ceci a pour effet que les travailleurs dont la relation de travail se termine un vendredi ou samedi, sont admissibles à partir du samedi ou dimanche et n'ont de ce fait pas d'interruption dans leur affiliation auprès de l'assurance obligatoire.

Il est ajouté un nouveau paragraphe 5 qui, contrairement aux mesures en vigueur actuellement et qui ont donné droit à une indemnisation à la fin des mesures, préconise que le bénéficiaire d'une mesure proposée par l'Administration de l'emploi, ne sera admissible au bénéfice de l'indemnité de chômage complet qu'après un délai de carence et d'inscription comme demandeur d'emploi de six mois.

Article 16

L'article 16 modifie et complète l'article L. 521-9 du Code du travail fixant les obligations des bénéficiaires de l'indemnité de chômage complet.

Le texte est complété par l'introduction de la conclusion possible d'une convention d'activation individualisée afin d'inciter les demandeurs d'emploi et les chômeurs à se mettre eux-mêmes plus ardemment à la recherche d'un emploi et de ne pas laisser à la seule Administration de l'emploi les initiatives de recherche d'emploi.

Le paragraphe 3 prévoit la radiation définitive des indemnités de chômage après trois non-présentations consécutives.

Le paragraphe 4 prévoit que l'Administration de l'emploi propose à chaque demandeur d'emploi sans emploi à la recherche d'un emploi, qui vient s'inscrire auprès des bureaux de placement, la conclusion d'une convention d'activation individualisée.

Cette proposition se fera au plus tard avant la fin de leur troisième mois d'inscription pour les demandeurs d'emploi âgés de moins de trente ans et au plus tard avant la fin de leur sixième mois d'inscription pour les demandeurs d'emploi âgés de plus de trente ans.

La convention fixera les droits et obligations respectifs des services de l'Administration de l'emploi et du chômeur. Elle contiendra une partie générale détaillant les procédures régissant les relations entre les deux parties ainsi qu'une partie spécifique axée sur le profil et les besoins du demandeur et fixant, dans la mesure du possible, son plan d'insertion respectivement de réinsertion.

Au cas où l'Administration de l'emploi ne remplit pas ses obligations fixées dans la convention, la Commission spéciale de réexamen peut dispenser le demandeur d'emploi de l'observation du délai de carence prévu à l'article L. 521-8, paragraphe (5) du Code du travail.

Sur demande du service placement, les bénéficiaires des indemnités de chômage complet sont tenus de prouver avec pièces à l'appui les efforts propres déployés en matière de recherche active d'un emploi approprié.

En cas d'absence d'efforts propres, le service placement peut proposer au directeur de l'Administration de l'emploi une sanction équivalant à la perte de l'indemnité de chômage complet pendant cinq jours de calendrier.

Le refus par le chômeur indemnisé d'un emploi approprié ou d'une mesure active en faveur de l'emploi proposée par les services de l'Administration de l'emploi, avant de pouvoir faire l'objet d'un refus ou d'un retrait des indemnités de chômage complet, donne lieu à un débat contradictoire entre le placeur et le demandeur d'emploi.

Article 17

L'article 17 a pour objet de modifier l'article L. 521-11 du Code du travail qui fixe la durée d'indemnisation en cas de bénéfice du chômage complet.

Celle-ci prévoit actuellement une durée maximale de 12 mois ou 365 jours de calendrier par période de 24 mois.

L'article 17 prévoit que la durée d'indemnisation est calculée au prorata du travail effectué, arrondi au mois complet. La durée de paiement de l'indemnité de chômage ne pourra dépasser la durée de travail effectuée au cours de la période de référence à prendre en considération pour le calcul de la condition de stage. Ceci évitera que des personnes ayant eu un seul contrat à durée déterminée de 6 mois, ce qui est la règle générale, ne puissent bénéficier d'une durée d'indemnisation supérieure à la durée de travail. Ceci incitera les concernés à mettre à profit le court laps de temps qui leur est défini et rechercher et accepter un nouvel emploi dès leur inscription au lieu de rester passifs les premiers mois d'indemnisation.

En ce qui concerne l'octroi des différentes possibilités de prolongations au-delà de la durée légale de chômage, le seul changement intervenu est celui que les prolongations demandées par les chômeurs âgés de plus de 50 ans et justifiant 20, 25 ou 30 années de travail, peuvent être demandées plus d'une fois.

Article 18

L'article 18 abroge les articles L. 522-1, L. 522-2 et L. 522-3 du Code du travail.

Ces articles concernent le jeune, qui à la fin de sa formation de base, s'inscrit comme demandeur d'emploi et qui est admissible au bénéfice de l'indemnité de chômage complet après un délai d'inscription de 26 respectivement 39 semaines.

Les nouvelles dispositions prévoient que les jeunes sont assimilés aux travailleurs salariés dans ce sens qu'ils sont admissibles au bénéfice de l'indemnité de chômage complet sous les mêmes conditions que celles prévues à l'article L. 521-3 du Code du travail.

Article 19

L'article 19 modifie l'article L. 524-6 du Code du travail relatif au stage de réinsertion professionnelle en y ajoutant, par analogie au nouveau contrat d'initiation à l'emploi à l'attention des jeunes de moins de 30 ans, la possibilité de porter la durée du stage à 24 mois sous condition qu'il s'agisse soit d'une formation qualifiante soit d'une formation reconnue par une convention collective de travail, déclarée d'obligation générale. Dans le dernier cas, la convention collective de travail devra se prononcer sur la prime de mérite à verser au stagiaire, prévue à l'article L. 524-5.

Article 20

L'article 20 modifie l'article L. 525-1 du Code du travail concernant le régime de chômage des indépendants.

Le paragraphe 1er du nouveau texte prévoit une première modification dans la durée d'assurance obligatoire auprès d'un régime d'assurance pension; alors que l'ancien texte précisait une affiliation obligatoire de 5 années au moins, le nouveau texte réduit cette durée à seulement 2 années pour inciter les jeunes créateurs d'entreprise à franchir le pas du statut de salarié au statut de travailleur indépendant et avoir la possibilité de pouvoir être indemnisé en cas de cessation des activités indépendantes.

Le paragraphe 2 est élargi dans ce sens qu'il met le travailleur indépendant sur un même pied d'égalité que le travailleur salarié en ce qui concerne le temps de carence de six mois pour s'inscrire comme demandeur d'emploi et remplir les conditions de stage.

La modification substantielle concernant le montant des indemnités de chômage à allouer au travailleur indépendant trouve sa base légale au paragraphe 3, alinéas 2 et 4 de l'article. Il y est précisé que pour le calcul du revenu du travailleur indépendant servant de base au calcul de l'indemnité de chômage, ne seront prises en considération que les périodes pendant lesquelles les cotisations sociales auprès du centre Commun de la Sécurité Sociale ont été effectivement réglées.

En cas de non-paiement des cotisations sociales, le montant de l'indemnité de chômage complet est calculé d'office à quatre-vingt ou quatre-vingt-cinq pour cent du salaire social minimum qualifié.

Article 21

L'article 21 modifie l'article L. 527-1 du Code du travail en ce sens qu'un recours contre une décision de la commission spéciale de réexamen est ouvert au requérant débouté et au ministre ayant l'emploi et le travail dans ses attributions. Le Directeur de l'Administration de l'emploi n'est donc plus habilité à introduire un recours contre une décision de ladite commission.

Article 22

L'article 22 propose de modifier les articles L. 211-21 à L. 211-23 du Code du travail ayant trait aux heures supplémentaires.

Le nouvel article L. 211-21 soumet toute prestation d'heures supplémentaire à une obligation de notification préalable qui n'est plus soumise à autorisation que dans les cas où la délégation du personnel ne se prononce pas en faveur de la prestation d'heures supplémentaires.

Bien que le même article limite la prestation d'heures supplémentaires à trois cas précis, il est néanmoins également prévu que, dans des cas justifiés n'ayant pas d'influence directe sur le marché de l'emploi, l'employeur peut y recourir en respectant la procédure de notification préalable.

Le quatrième alinéa du nouvel article L. 211-21 précise que la notification à introduire auprès de l'Inspection du travail et des mines est à motiver quant aux circonstances exceptionnelles qui nécessitent l'exécution d'heures supplémentaires et que l'avis de la délégation du personnel, ou dans le cas d'entreprises non sujettes à l'installation d'une délégation du personnel, l'avis du personnel concerné doit impérativement être joint à cette notification.

En cas d'avis positif de la part du personnel la notification vaut autorisation d'exécuter des heures supplémentaires et ce ne sera plus que dans les cas où le personnel, par voie de sa délégation ou par voie individuelle ne soutient pas la notification que le ministre ayant le Travail dans ses attributions devra statuer sur base de rapports à établir par l'Inspection du travail et des mines et l'Administration de l'emploi.

Le même article 22 prévoit d'inverser l'ordre des deux articles suivants du Code du travail.

Dès lors l'ancien article L. 211-22 devient l'article L. 211-23 dans sa teneur initiale, et l'ancien article L. 211-23 devient l'article L. 211-22 qui sera adapté en ce qui concerne la procédure à respecter en cas d'exécution de travail supplémentaire, en remplaçant la procédure d'autorisation par la nouvelle procédure de notification ou d'autorisation.

Article 23

En conséquence des modifications proposées à l'article 22, l'article 23 abroge d'abord l'article L. 211-26 du Code du travail, devenu superfétatoire alors que celui-ci traitait de la délivrance des autorisations ministérielles pour heures supplémentaires.

Il opère ensuite une renumérotation des trois dernières sections du chapitre concerné du Code du travail, devenue nécessaire du fait de l'abrogation de l'article L. 211-26 et donc de la section 10 „délivrance des autorisations ministérielles“.

L'article 23 modifie enfin les paragraphes (1) et (2) de l'article L. 232-10 concernant l'autorisation ministérielle pour pouvoir occuper les employés privés pendant un jour férié légal qui actuellement renvoi, en matière de procédure, à l'article L. 211-26 dont l'abrogation est proposée à l'article 22.

Dès lors il est proposé de modifier l'article en question en y intégrant par analogie le renvoi à l'article L. 211-21 dans sa nouvelle teneur.

La première phrase du paragraphe (2) du même article est modifiée afin de tenir compte de la nouvelle procédure de notification ou d'autorisation.

Article 24

L'article 24 abroge l'article 13 de la loi modifiée du 24 décembre 1977 qui prévoyait la même procédure de délivrance d'autorisations ministérielles.

Article 25

L'article 25 a pour objet de compléter l'article L. 622-10 du Code du travail en renforçant les moyens de sanction de l'ADEM par rapport aux chômeurs non indemnisés et en portant, en cas de comportement fautif répété, la période de suspension du dossier de la personne concernée de deux à six mois.

Article 26

La philosophie de principe de l'article 26 de la loi modifiée du 4 septembre 1990 portant réforme de l'enseignement secondaire technique et de la formation professionnelle continue, à savoir d'ouvrir aux adultes la deuxième voie de qualification, est maintenue.

En ce qui concerne l'apprentissage pour adultes l'expérience des dernières années a montré qu'un nombre très élevé de jeunes sans expérience professionnelle réelle optait pour cette voie de qualification. Or, l'introduction de l'apprentissage pour adultes reposait sur l'idée de donner aux adultes ayant déjà travaillé depuis un certain temps la possibilité d'acquérir une qualification diplômante respectivement de se réorienter.

Dans cette optique la modification actuelle prévoit l'adaptation de la condition d'âge en principe à 23 ans. Toutefois le législateur se laisse sous certaines conditions l'option de pouvoir déroger à cette condition d'âge, à savoir de ne plus fréquenter le système scolaire initial d'au moins 25 ans et de se prévaloir d'une affiliation au Centre Commun de la Sécurité sociale d'au moins 25 mois en tant que salarié effectuant 20 heures de travail par semaine. Ces conditions sont fixées par règlement grand-ducal.

Article 27

La section 4 du chapitre 3 du titre 1er a pour objet de modifier les dispositions légales actuelles sur les mesures en faveur de l'emploi des jeunes qui prévoient trois instruments à l'attention des jeunes demandeurs d'emploi: le contrat d'auxiliaire dans le secteur public et associatif; le contrat d'auxiliaire temporaire dans le secteur privé et le stage d'insertion.

Les modifications proposées tendent, d'une part, à réviser le contrat d'auxiliaire temporaire dans le secteur public qui prendra dans la suite la dénomination de contrat d'appui-emploi et, d'autre part, à abroger le contrat d'auxiliaire temporaire pour le secteur privé ainsi que le stage d'insertion et à remplacer ces deux instruments aux finalités presque identiques par une seule mesure, le contrat d'initiation à l'emploi, ceci dans un souci de simplification et d'une meilleure lisibilité des mesures.

Les mesures en faveur de l'emploi seront donc à l'avenir limitées au nombre de deux: le contrat d'appui-emploi pour le secteur privé et le contrat d'initiation à l'emploi pour le secteur public.

L'article 27 concerne le contrat d'appui-emploi qui est conclu entre le jeune demandeur d'emploi et l'ADEM et non plus entre le promoteur et le jeune qui sera mis à disposition du promoteur.

Ceci devrait permettre à l'ADEM d'avoir une meilleure emprise sur le jeune alors qu'il a été constaté que les jeunes sont moins enclins à chercher un emploi à partir du moment qu'ils bénéficient d'une mesure en faveur de l'emploi dans le secteur public.

Par ailleurs, cette disposition donne également plus de flexibilité à l'ADEM vis-à-vis des promoteurs publics lorsque ceux-ci ne satisfont pas à leurs obligations à l'égard des jeunes demandeurs d'emploi engagés sous contrat d'appui-emploi (CAE).

La réduction de la durée hebdomadaire de travail devrait permettre au jeune de disposer davantage de temps pour sa recherche d'emploi et/ou pour participer à des formations ou autres actions proposées par l'ADEM.

Il peut s'agir de formations au sens propre du terme, de séances d'informations proposées, par l'ADEM, d'ateliers de recherche de motivation et de recherche d'emploi, de bilans d'insertion professionnelle notamment.

La responsabilité du promoteur dans le cadre du CAE sera mise en avant par le biais du plan de formation. Sans plan de formation préalable aucune suite favorable ne pourra être réservée à la demande du promoteur de conclure un CAE.

Le texte souligne la nécessité d'une bonne collaboration entre l'ADEM et le promoteur dans l'intérêt du jeune demandeur d'emploi, la description du poste et des tâches devant permettre d'ajouter l'offre et la demande d'emploi. Le plan de formation permet à l'ADEM de suivre et de surveiller la bonne exécution du contrat du jeune demandeur d'emploi.

Il est insisté sur le rôle primordial à assumer par le tuteur. Il a été renoncé pour des raisons de lourdeur administrative à prévoir une formation pour les tuteurs.

Le contrat d'appui-emploi est un contrat sui generis. La durée maximum du contrat est de douze mois alors qu'il avait initialement été prévu de la ramener à neuf mois. Or, étant entendu que l'ADEM peut mettre fin à tout moment au contrat en cas de non-respect de ses obligations par le demandeur

d'emploi, la durée de douze mois semble être la durée optimale pour satisfaire aux objectifs définis par le contrat d'appui-emploi.

Afin de garder un contrat signé avec l'ADEM, les bénéficiaires d'un CAE sont tenus de se présenter mensuellement avec l'ADEM. Ils reçoivent, peu importe leur qualification de base, une indemnité équivalente à 80% du salaire social minimum pour travailleurs non qualifiés, afin de garder une certaine incitation à intégrer respectivement à réintégrer de manière aussi rapide que possible le marché de l'emploi.

Le fonds pour l'emploi rembourse en principe au promoteur non étatique 85% de l'indemnité qu'il est obligé de verser au jeune.

Afin de souligner l'importance à jouer par le promoteur dans l'encadrement et la formation ainsi que dans la (ré-)intégration des jeunes demandeurs d'emploi sur le marché de l'emploi, les promoteurs qui ne se conforment pas à ces objectifs se verront refuser la mise à disposition des jeunes demandeurs d'emploi dans le cadre de la mesure visée.

Article 28

L'article 28 traite du nouveau contrat d'initiation à l'emploi qui sera signé entre trois parties, à savoir le promoteur, le jeune demandeur d'emploi et l'Administration de l'Emploi (ADEM), le promoteur et l'ADEM jouant chacun un rôle important dans l'intégration du jeune sur le marché de l'emploi.

Le promoteur peut soit émaner du secteur privé soit du secteur associatif.

Le secteur public n'est pas visé par cette mesure.

L'ADEM veut s'assurer dans la mesure du possible que le jeune n'est pas simplement une main-d'œuvre bon marché. Il s'agit de souligner le rôle important du promoteur dans l'intégration du marché de l'emploi par le jeune.

Pour les entreprises privées, la durée du contrat d'initiation à l'emploi est limitée à 12 mois.

Sous certaines conditions, le ministre ayant l'Emploi dans ses attributions peut accorder une prolongation d'une nouvelle période de 12 mois.

Une aide financière est prévue pour le promoteur qui engage le jeune dans les liens d'un contrat de travail à la fin de son contrat d'initiation à l'emploi. En cas de recrutement de personnes, le jeune bénéficie d'une priorité d'embauche.

Pendant la durée du contrat d'initiation à l'emploi, le jeune touche, peu importe son niveau de qualification de base, une indemnité égale à 85% du salaire social minimum pour travailleurs non qualifiés.

Le fonds pour l'emploi rembourse à l'entreprise 50% de l'indemnité touchée par le jeune ainsi que les charges patronales de sécurité sociale. Ce pourcentage est porté à 65% pour un jeune du sexe sous-représenté.

Article 29

L'article 29 a pour objet de renuméroter les articles L. 543-19 à L. 543-23 du Code du travail relatives à des dispositions communes s'appliquant aussi bien au contrat d'appui-emploi qu'au contrat d'initiation à l'emploi.

Article 30

L'article 30 précise que les contrats d'auxiliaire temporaire et les stages de réinsertion conclus avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi continuent à être régis par les dispositions sous lesquelles ils ont été conclus, à savoir la loi du 12 février 1999 portant diverses mesures en faveur de l'emploi des jeunes.

Article 31

1° La suppression de l'intervention de l'Etat à raison d'un tiers dans le financement de l'ajustement de l'assurance accident industrielle entraîne la suppression de l'intervention de l'Etat d'un tiers des charges de l'ajustement des rentes agricoles du fait du renvoi de l'article 161 CAS à l'article 100 CAS. Toutefois, il est à noter qu'en dehors de cette intervention de l'Etat au niveau du financement de l'ajustement des rentes agricoles prévue par le Code des assurances sociales, qui s'élève à 0,5 million d'euros, le solde du financement de l'ajustement des rentes agricoles est assuré par le

biais du budget du département de l'Agriculture et de la Viticulture par l'effet de l'alinéa final de l'article 41 de la loi modifiée du 24 juillet 2001 concernant le soutien au développement rural.

2° La modification de l'article 239 du Code des assurances sociales a pour objet la suppression du financement par l'Etat des majorations proportionnelles résultant des „baby-years“.

Article 32

Le dispositif prévoit le transfert de la prise en charge du complément différentiel de l'administration centrale vers les organismes de pension du régime général et des régimes spéciaux.

Article 33

L'article 41 de la loi modifiée du 24 juillet 2001 concernant le soutien au développement rural est adapté de sorte à ce que le financement de l'ajustement des rentes agricoles soit pris en charge intégralement à ce titre par le biais du budget de l'Etat, afin d'éviter une augmentation des cotisations à charge des exploitants agricoles. Le dispositif du présent article est à mettre dans le contexte de la mesure envisagée à l'article 31, numéro 1°.

Article 34

1° et 2°. Les adaptations prévues répercutent les modifications envisagées au niveau du financement de l'assurance dépendance. L'article 375 CAS se limitera à énoncer le principe d'une contribution. Il est renvoyé à ce sujet au commentaire de l'article 35. Le taux de la contribution dépendance à charge des assurés prévu à l'article 376 CAS, qui est actuellement fixé à 1% des revenus imposables sera désormais fixé à 1,4%.

Article 35

Cette disposition transitoire règle la contribution de l'Etat au financement de l'assurance dépendance. Pour les exercices 2007 à 2009 cette contribution est fixée à son montant actuel de 140 millions d'euros.

A partir de l'exercice 2010 elle sera fixée à 40% des dépenses annuelles au moins, sans préjudice d'une nouvelle intervention législative à intervenir avant le 31 décembre 2009.

Article 36

La fiscalité des véhicules routiers, qui datait de 1935, trouve dans la nouvelle mouture son fondement dans le principe du „pollueur-payeur“. C'est ainsi que le montant de la taxe dû tient essentiellement compte des émissions de CO₂ du véhicule. Le montant de la taxe augmente fortement au fur et à mesure qu'augmentent les émissions de CO₂. La taxe ne frappera plus la simple détention d'un véhicule, mais rend celle-ci exigible lors de l'immatriculation, respectivement de la mise en circulation d'un véhicule.

C'est ainsi la volonté du détenteur de circuler avec son véhicule qui constitue le fait générateur de la taxe.

L'utilisation illégale d'un véhicule constitue dans ce même ordre d'idées un fait générateur.

L'attribution d'une plaque spéciale (p. ex. plaque rouge) est également constitutive d'une mise en circulation d'un véhicule.

Bien que la nouvelle taxe trouve son fondement dans les émissions de CO₂ du véhicule visé, il ne faut pas négliger que les véhicules sans moteurs (remorques sous toutes les formes) sont, lorsqu'ils sont traînés par des véhicules automoteurs, un facteur multiplicateur des émissions et qu'en conséquence, bien que ces véhicules n'émettent pas eux-mêmes des émissions, constituent, lors de leur immatriculation, également un fait générateur d'émissions supplémentaires. C'est la raison pour laquelle les remorques ne sont pas exonérées de la taxe.

Article 37

(1) La présente loi fixe toujours un taux maximum de la taxe qui ne peut être dépassé tandis qu'un règlement grand-ducal fixera les taux exacts à appliquer, à l'instar du régime applicable en matière d'accises.

Le calcul de la taxe sur les véhicules routiers à personnes est fondé sur trois éléments différents, à savoir:

- les émissions de CO₂ (a) du véhicule immatriculé, déterminées suivant un cycle européen harmonisé que chaque constructeur doit indiquer dans le certificat de conformité CE. Ces émissions sont enregistrées par les autorités d'immatriculation.
- un multiplicateur (b) destiné à repondérer le déséquilibre au niveau des émissions de CO₂ respectivement du véhicule fonctionnant au diesel et de celui fonctionnant à l'essence. Les véhicules équipés d'un moteur fonctionnant à l'essence émettent plus de CO₂ que les voitures diesel dû à une consommation plus élevée en l/100 km, le diesel de son côté émet d'autres substances tout aussi nuisibles telles que les particules et les NOx. Le désavantage de l'essence est creusé par le fait que l'essence à la station est plus chère que le diesel en raison d'un différentiel d'accises.
- un facteur exponentiel (c) destiné à éviter que le montant de la taxe évolue de façon linéaire et constitue donc un facteur aggravant du facteur (a), à savoir des émissions de CO₂. Les émissions de départ auxquelles le facteur 1 a été attribué, sont situées entre 131 et 140 g/km CO₂ et ont été arrêtées sur base de statistiques fournies par les autorités d'immatriculation.

Par rapport à ces émissions de départ, le facteur exponentiel augmente ou diminue en raison des émissions par tranches de 10 g/km CO₂, sans qu'il puisse descendre en dessous de 0,5.

(2) A titre de compensation partielle des coûts supplémentaires de ceux qui d'ores et déjà ont acheté une voiture munie d'un filtre à particules, une diminution de la taxe annuelle, s'élevant au maximum à 50 euros est envisagée.

Les dispositions européennes interdisant de favoriser une technologie déterminée, cette réduction ne peut être accordée qu'indépendamment de la technologie pour réduire les émissions de particules. L'indication d'une valeur limite est donc un moyen approprié. La valeur d'émission limite en particules a été fixée à 10 mg/km.

Avec l'entrée en vigueur de la norme EURO 5, soit du seuil de 5 mg/km de particules, cet „encouragement monétaire“ devra être réorienté.

(3) Pour un certain nombre de voitures immatriculées après le 1.1.2001 dont les émissions de CO₂ ne sont pas disponibles, l'imposition suivant la cylindrée est envisagée à l'instar de la base taxable prévue pour les voitures immatriculées avant le 1.1.2001.

(4) Ce paragraphe prévoit que les centimes d'euro sont à négliger. L'arrondi se fait sur l'euro immédiatement inférieur.

Article 38

(1) Vu que les données des émissions CO₂ n'ont pas été recueillies pour la plupart des véhicules immatriculés avant 2001, il est proposé de maintenir l'ancien barème d'imposition suivant la cylindrée, tout en augmentant les taux de base de 50% jusqu'à 300% pour les grosses cylindrées dépassant 4.000 cm³. Les taux retenus doivent être comparables à ceux appliqués au véhicule taxé suivant la formule retenue à l'art. 37 (1).

(2) Si le débiteur de la taxe d'une voiture immatriculée avant 2001 peut démontrer, sur base de certificats que les autorités d'immatriculation valideront, que l'imposition du véhicule en vertu de l'article 37 était plus favorable, l'autorité d'immatriculation procède aux rectifications nécessaires dans la base de données nationale des voitures.

(4) Afin de faciliter les travaux de comptabilité auprès de l'autorité chargée de la perception, les fractions d'euro sont négligées et la somme est arrondie à l'euro immédiatement inférieur.

Article 39

Cet article reprend les véhicules communément dénommés „motos“, pour lesquels des plafonds ont également été fixés, la base taxable demeurant la cylindrée. Toutefois le barème ne prévoit plus que 4 catégories de taux dans le sens d'une plus grande simplification administrative.

Article 40

Cet article reprend les plafonds fixés pour les autobus et autocars.

Les autocars et autobus étant classés, par les autorités d'immatriculation, dans seulement deux catégories, l'imposition d'après le poids de ces véhicules est abandonnée et remplacée par un taux fixe pour chaque catégorie. Ces deux taux résultent d'une moyenne des taux suivant l'ancienne législation tout en étant légèrement diminués pour soutenir les efforts visant à promouvoir les transports en commun.

Article 41

(1) Pour les camionnettes et camions d'une masse maximale autorisée inférieure à 12 tonnes, un plafond de 600 euros est introduit.

(2) Les données servant de base pour l'imposition ainsi que les taux appliqués pour les camions, tracteurs, tracteurs à semi-remorques, les remorques et les semi-remorques ne subissent aucun changement sauf quelques minimes adaptations tels que les arrondis de l'euro. Un plafond de 700 euros est prévu.

Les taux des camionnettes et camions d'une masse maximale autorisée inférieure à 12 tonnes ont été augmentés de 50 à 75% et ceci à cause des fortes émissions de CO₂.

(3) S'agissant d'un régime tout à fait spécial qu'il s'agit de maintenir, l'exécution sera régie par règlement grand-ducal.

Article 42

Cet article exonère de la taxe les tracteurs utilisés exclusivement pour les travaux agricoles, horticoles, viticoles, la sylviculture et la pisciculture.

Article 43

Les véhicules „historiques“ constituant des objets de collection qui ne roulent que rarement sur la voie publique, une imposition symbolique est envisagée. Une exonération pure et simple est même proposée pour les véhicules historiques d'avant 1950.

Article 44

Une exonération sur demande est prévue pour les véhicules aménagés pour handicapés physiques et immatriculés au nom de personnes invalides.

Article 45

(1) Comme par le passé, les véhicules immatriculés au nom de l'Etat ou des communes restent exonérés de la taxe.

Le deuxième alinéa concerne les véhicules de première intervention (fourgon combat d'incendie, ambulance, etc.) qui peuvent, sur demande, être exonérés de la taxe s'ils ne sont pas immatriculés au nom de l'Etat ou des communes. Il peut s'agir de véhicules appartenant à de grandes entreprises (p. ex. DuPont, Goodyear) qui peuvent être sollicités comme renforts par les autorités des services d'incendie et de sauvetage en cas d'événements majeurs. Ne sont pas concernés par le présent alinéa, les véhicules immatriculés au nom de personnes qui utilisent ces véhicules dans un but commercial et rémunéré (p. ex. ambulances privées).

(2) Si des véhicules sont immatriculés au nom d'établissements publics qui, par la loi portant leur création, sont exempts d'impôts ou de taxes envers l'Etat, ils sont également exempts de la taxe sur les véhicules routiers.

Les véhicules immatriculés au nom de sociétés ou établissements reconnus d'utilité publique, peuvent, sur demande, être exonérés de la taxe.

(3) Cet alinéa concerne l'exonération des véhicules immatriculés au nom d'institutions ou de leurs fonctionnaires, jouissant sous condition de réciprocité, des immunités et franchises diplomatiques au Grand-Duché.

Article 46

(1) Sur demande, les remorques tractées ou traînées par des véhicules routiers du type „machines-outils“ peuvent être exonérées de la taxe.

(2) L'exonération pour les remorques des forains et pour les roulottes de chantier peut être accordée sur demande.

(3) Cet alinéa prévoit une exonération sur demande en faveur des remorques tractées ou traînées aménagées spécialement pour le transport de personnes (p. ex. Petrus-Express).

(4) Les charges administratives dépassant de loin les recettes pour les véhicules concernés, il est renoncé à leur imposition.

(5) Cet alinéa couvre des véhicules tels que moissonneuse-batteuse, bulldozer, compacteur, gou-dronneuse, presse à paille, etc. tous conçus de façon à ce qu'ils peuvent être classés comme machines par les autorités d'immatriculation. Ces „machines“ sont exonérées de la taxe.

Article 47

Cet alinéa prévoit une exonération sur demande en faveur des voitures à personnes propulsées par un moteur électrique.

Article 48

Quand un véhicule est mis hors circulation ou transcrit au nom d'une autre personne, la taxe trop payée jusqu'à l'échéance de la vignette fiscale sera remboursée par tranches de mois entiers non entamés. Pour pouvoir profiter de ce remboursement, le débiteur doit faire parvenir au receveur compétent des douanes et accises la vignette fiscale.

Un remboursement n'aura pas lieu si le montant à rembourser ne dépasse pas 10 euros.

Si les autorités de contrôle retirent la carte d'immatriculation du véhicule à cause du non-paiement de la taxe, le débiteur de la taxe ne peut prétendre à une mise hors circulation provisoire et réclamer un remboursement.

Article 49

(1) et (2) Si par des moyens appropriés, le débiteur de la taxe fait modifier les caractéristiques techniques de son véhicule, de telle façon à émettre plus ou moins d'émissions de CO₂ respectivement d'avoir une autre cylindrée, la taxe sera refixée sur base des données relevées par les autorités d'immatriculation.

En cas de diminution des émissions ou de la cylindrée la taxe trop payée sera remboursée respectivement en cas d'augmentation des émissions ou de la cylindrée le supplément adéquat sera à payer.

Article 50

L'approche consistant à fixer des plafonds pour les taux de la taxe dans la loi et de mettre en œuvre ceux-ci par règlement grand-ducal permet de réagir très vite en fonction d'objectifs précis et a d'ailleurs fait ses preuves dans le domaine des droits d'accise. Pour la taxe sur les véhicules routiers et par analogie aux droits d'accise, une certaine latitude est laissée au pouvoir exécutif pour fixer les taux et les modalités d'application des articles 37 à 49 tout en déterminant les conditions à remplir pour pouvoir bénéficier d'une exonération.

Article 51

Cet article fixe les différentes situations rendant exigibles la taxe.

Article 52

L'attestation du paiement de la taxe continue d'être la vignette fiscale, délivrée par l'administration des douanes et accises.

Article 53

(1) Cet article arrête le principe de l'annualité de la taxe qui prend cours à partir de l'exigibilité de celle-ci.

Le paragraphe (2) précise la notion du débiteur de la taxe qui est calquée sur les principes arrêtés à l'article 36 de la loi.

Le paragraphe (3) précise que par dérogation au principe de l'annualité, la taxe peut être acquittée pour la durée de 6 mois si le montant annuel dépasse 75 euros; une majoration pour frais de dossier de 10 euros sera applicable dans ce cas.

Article 54

Cet article précise les modalités de recouvrement, concept à entendre dans un sens large, étant donné le nombre important de personnes qui n'acquittent pas leur taxe sous l'égide de la loi actuelle.

Article 55

Cet article prévoit une mesure supplémentaire pour assumer le paiement de la taxe dans le cas d'un dépassement d'au moins deux mois de l'échéance. En effet, lors du contrôle annuel, il est ainsi rappelé au débiteur récalcitrant qu'il devra tout d'abord régler le principal de la taxe ainsi que l'intérêt de retard éventuel et le cas échéant une amende.

Article 56

Cet article prévoit le principe qu'un paiement après l'échéance entraîne le paiement d'un intérêt de retard au taux légal.

Article 57

Cet article finalement érige en infraction à la présente loi le non-paiement ayant dépassé 60 jours; dans ce cas une amende de 150 euros pourra être prononcée.

Article 58

Cet article prévoit un remboursement partiel de la taxe au prorata du parcours que le véhicule effectue par chemin de fer ou par voie navigable en transport combiné. Cette disposition préexistait à la présente loi et les modalités d'application seront arrêtées par règlement grand-ducal.

Article 59

L'administration compétente pour l'ancienne loi sur les véhicules automoteurs restera compétente en matière de taxe sur les véhicules routiers. Cette administration est également chargée de constater et de rechercher les infractions.

L'assimilation de la taxe en tous points au droit d'accise quant aux modalités de perception et de recouvrement, ainsi que pour les infractions permettra assurément un recouvrement plus fiable de la taxe que par le passé.

Article 60

La législation présente étant étroitement imbriquée à celle concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il paraît opportun de veiller à une bonne concordance en habilitant le Grand-Duc à prendre les mesures nécessaires si besoin en était.

Article 61

Cet article dispose qu'il sera proposé au débiteur ayant acquitté la taxe annuelle après le 1er avril 2006, c.-à-d. celle qui court jusque fin 2007 au plus tard, un recalcul de la taxe suivant le nouveau barème 2007. Ce débiteur acquittera par ailleurs la nouvelle taxe à son échéance en 2007.

Article 62

(1) et (2) Cette disposition spécifique préexistante précise que l'introduction temporaire de véhicules routiers, à l'exception des véhicules utilitaires pourra se faire en franchise de la taxe suivant des conditions à préciser par règlement grand-ducal.

Article 63

Chaque véhicule routier, sauf disposition contraire prévue dans la loi, est soumis à la taxe qui ne peut pas être inférieure à 50 euros, toute déduction faite.

Article 64

Cet article modifie l'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission sur plusieurs points.

La disposition confère tout d'abord une base légale à la nouvelle contribution changement climatique (point 6) de l'article 64). Cette contribution prendra la forme d'une accise autonome additionnelle, dénommée contribution changement climatique prélevée à partir du 1er janvier 2007 sur la vente de carburant sur le territoire du Grand-Duché, qui sera fixée par règlement grand-ducal à 2cts/l sur l'essence et à 1,25ct/l sur le diesel. Une hausse supplémentaire du taux de la contribution climatique est prévue sur le diesel à concurrence de 1,25ct/l à partir du 1er janvier 2008. L'article 22ter nouveau de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée tient compte des deux étapes prévues respectivement en 2007 et en 2008 et prévoit d'autre part que les dispositions légales et réglementaires généralement applicables au droit d'accise sur les huiles minérales s'appliquent également, mutatis mutandis, à la contribution changement climatique.

La disposition crée ensuite la base légale pour l'alimentation par le biais de la nouvelle contribution du fonds de financement des mécanismes de Kyoto (point 5) de l'article 64). A l'image de la contribution sociale qui alimente le fonds pour l'emploi depuis la loi du 29 juin 1994, fixant les mesures en vue d'assurer le maintien de l'emploi, la stabilité des prix et la compétitivité des entreprises, la source d'alimentation supplémentaire que constitue la contribution changement climatique est destinée à mettre à disposition du fonds „Kyoto“ les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses missions dans le cadre du protocole de Kyoto, soit essentiellement le recours aux mécanismes flexibles. A cet effet, l'article 22 (3) de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée est donc modifié et complété par un point 4.

Ensuite, ce même article 22 (3) précité est complété par un point 5 créant la base légale pour l'alimentation du fonds de financement des mécanismes de Kyoto par une partie du produit de la taxe sur les véhicules automoteurs.

L'article 22quater nouveau de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission précise que 40% du produit de la taxe sur les véhicules automoteurs seront affectés au fonds de financement des mécanismes de Kyoto en 2007 (point 7) de l'article 64). Pour les années suivantes, le pourcentage sera fixé par le budget.

L'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission crée le fonds de financement des mécanismes de Kyoto. Le paragraphe 2 concerne les domaines d'intervention du fonds. La disposition proposée (point 2) de l'article 64) précise le domaine d'intervention du point 1 de l'article 22, paragraphe 2), alinéa 2, de la loi modifiée du 23 décembre 2004, étant donné qu'il s'agit d'échanges de droits d'émission dans le cadre d'un accord, soit avec un pays ayant ratifié le protocole de Kyoto, soit avec une entité privée.

L'article 64, en son point 4), complète le paragraphe (2) de l'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004, par un cinquième alinéa qui prévoit que le plafond pour les engagements financiers fixés à l'article 80, paragraphe (1), point (d) de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat peut être dépassé dans les domaines d'intervention définis à l'alinéa 2, points 1 à 4. Toutefois, le montant ne peut pas être supérieur à 25 millions d'euros. Les domaines d'intervention concernés sont les échanges d'émission avec un pays ou avec une entité privée, l'achat de crédits d'émission générés dans le cadre d'un projet MOC (unités de réduction d'émission) et de crédits d'émission générés dans le cadre d'un projet MDP (réductions d'émission certifiées), ainsi que la participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux.

Les projets et programmes visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau national ne sont donc pas concernés.

En son point 1), l'article 64 précise que le financement du fonds „Kyoto“ se fait sur décision conjointe du ministre et du ministre ayant les Finances dans ses attributions. Pour éviter une lourdeur administrative, une exception est prévue pour les décisions relatives au financement de projets et programmes au niveau national, au vu de la taille réduite et du nombre plus important des activités en question.

Enfin, l'article 64, en son point 3), complète l'article 22, paragraphe (2), alinéa 3) point 2) de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission, en précisant que les interventions de financement ou de cofinancement du fonds peuvent également prendre la forme d'activités, de projets, de rapports et autres mesures en matière de réduction des émissions. Sont visées

en premier lieu les mesures contenues dans le plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂, dont celles ayant trait à l'information, la sensibilisation, le conseil, la recherche et la formation en matière de réduction d'émissions, de même que la préparation de rapports et études en relation avec l'évolution des émissions respectivement la transaction de droits d'émission.

Article 65

Cet article prévoit la neutralisation au niveau de l'échelle mobile des salaires de la contribution changement climatique prélevée sur les carburants à partir du 1er janvier 2007 par une modification de la loi du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, modifiée en dernier lieu par la loi du 27 juin 2006 adaptant certaines modalités de l'échelle mobile des salaires.

Article 66

L'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant, dans le contexte du Protocole de Kyoto, un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto, prévoit que ce Fonds spécial de l'Etat participera à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement des activités visant à la réduction d'émissions de gaz à effet de serre, dans le cadre des mécanismes de flexibilité de Kyoto.

La Banque Mondiale aussi bien que la BERD, en coopération avec la Banque Européenne d'Investissement, dans lesquelles le Luxembourg participe activement, ont mis en place de tels fonds dits Fonds carbone, la première se concentrant plus sur les pays en voie de développement et la seconde plutôt sur les pays à économie de transition.

La prise de participation du Luxembourg dans ces fonds, dont l'objet correspond exactement à l'objectif de la loi précitée du 23 décembre 2004, donnera une impulsion aux efforts accrus de la BIRD, de la BERD et de la BEI en faveur de l'environnement, particulièrement mis à mal dans les pays visés, tout en permettant au Luxembourg de couvrir une part limitée de ses besoins en droits d'émission.

Le versement des participations aux trois Fonds carbone de la BIRD et de la BERD avec la BEI se fera à charge des avoirs du Fonds de financement des mécanismes de Kyoto et sera étalé sur plusieurs années, au rythme du développement des projets financés par ces Fonds carbone.

Article 67

Le texte de la loi remplaçant intégralement les dispositions en la matière, il est pourvu à cet endroit à l'abrogation des dispositions anciennes.

Article 68

Il est proposé de retenir un intitulé abrégé afin de faciliter pour l'avenir toute référence à la loi.

Article 69

Cet article a trait à l'entrée en vigueur des différentes dispositions de la loi.

En principe, la loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial, publication qui devrait avoir lieu avant la fin de l'année 2006. Il s'agit de toutes les dispositions du Titre 1er: Mesures promouvant le maintien dans l'emploi, à savoir les articles 1 à 30 de la loi, de l'article 66 qui concerne la participation du Luxembourg dans les fonds multilatéraux de la Banque mondiale et de la Banque pour la Reconstruction et le Développement, ainsi que des dispositions finales reprises sous le Titre 4, à savoir les articles 68 et 69 de la loi.

Pour les autres dispositions en revanche, l'entrée en vigueur est repoussée au 1er janvier 2007. Il s'agit de toutes les dispositions du Titre 2: Mesures en matière de sécurité sociale, à savoir les articles 31 à 35, ainsi que des articles 36 à 65 et de l'article 67 du Titre 3: Mesures en matière de politique de l'environnement.

FICHE FINANCIERE
concernant les coûts engendrés par le projet de loi

*(article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget,
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)*

MESURES EN MATIERE DE SECURITE SOCIALE

Les mesures proposées entraîneront une diminution des dépenses à charge du budget de l'Etat dont le détail est reproduit ci-après:

<i>Transfert de la prise en charge des majorations proportionnelles baby-year</i>				
<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006*)</i>	<i>2007</i>	<i>en mio. EUR</i>
3,2	5,2	6,2	6,8	6,8
<i>Transfert de la prise en charge du complément différentiel</i>				
<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	
22,7	22,7	22,3	22,2	22,2
<i>Abrogation de la prise en charge d'un tiers des dépenses d'adaptation et d'ajustement</i>				
<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	
12,0	12,7	13,0	13,3	13,3
TOTAL Budget 2007:				42,3

*) budget actualisé

*

MESURES EN MATIERE DE POLITIQUE DE L'ENVIRONNEMENT

La recette escomptée de la taxe sur les véhicules automoteurs s'élève dans l'état actuel de la législation à 35 millions d'euros, dont 20% reviennent aux communes. L'on peut estimer que le produit de la taxe doublera suite à l'entrée en vigueur de la réforme proposée.

Le présent projet de loi prévoit qu'à partir du 1er janvier 2007, à côté des dotations budgétaires annuelles et autres alimentations prévues par l'article 22 de la loi précitée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, le fonds de financement des mécanismes de Kyoto sera alimenté par une „contribution changement climatique“ moyennant un relèvement progressif du taux des accises sur les carburants routiers, ainsi que par un montant de 40% du produit de la taxe sur les véhicules automoteurs. Le produit de cette recette supplémentaire est estimé à environ 468 millions d'euros entre 2007 et 2012, dont 300 millions d'euros en provenance du relèvement progressif du taux des accises sur les carburants routiers.

*

PROJETS DE REGLEMENTS GRAND-DUCAUX D'EXECUTION

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

fixant les taux de la taxe sur les véhicules routiers, portant exécution de la loi promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement du ... 2006, modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière des permis de conduire

Art. 1er.– (1) La taxe sur les véhicules routiers est due:

- lors de la mise en circulation ou de l'immatriculation d'un véhicule routier, tel que défini dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- lors de l'utilisation illégale sur la voie publique d'un véhicule routier;
- lors de l'attribution d'une plaque spéciale pour véhicules routiers.

Le montant exact de la taxe est à payer au receveur du bureau recettes-autos de l'Administration des douanes et accises.

Les termes utilisées ci-après pour l'application du présent règlement grand-ducal pour la désignation des différents types de véhicules routiers correspondent aux définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

(2) Pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1er janvier 2001, et non visées par une disposition spéciale, les tranches d'émissions servant au calcul du montant de la taxe sont reprises à l'annexe 1 du présent règlement.

Le multiplicateur de base „b“ de la formule pour le calcul de la taxe est arrêté à partir du 1er janvier 2007 à:

- 0,9 pour les véhicules équipées d'un moteur diesel;
- 0,6 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à diesel.

(3) Pour les voitures à personnes immatriculées après le 1er janvier 2001 et pour lesquelles les émissions CO₂ ne peuvent être établies, le tarif de la taxe applicable est celui du paragraphe 4 ci-dessous.

(4) Pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées avant le 1er janvier 2001, la taxe annuelle due est reprise au barème publié à l'annexe 2 du présent règlement et s'élève, pour les voitures équipées d'un moteur essence, à partir du 1er janvier 2007 pour chaque tranche entière ou commencée de 100 cm³ de cylindrée à:

<i>cylindrée</i>	<i>taux</i>	
	<i>moteur essence</i>	<i>moteur diesel</i>
1 à 1.600 cm ³	6,00 EUR	6,00 EUR
1.601 à 2.000 cm ³	7,00 EUR	7,00 EUR
2.001 à 3.000 cm ³	9,50 EUR	10,50 EUR
3.001 à 4.000 cm ³	11,50 EUR	13,50 EUR
dépassant 4.000 cm ³	12,50 EUR	15,00 EUR

Le montant de la taxe à payer est arrondi à l'euro immédiatement inférieur, les fractions de centimes étant négligées.

(5) Lorsque les émissions de particules, pour les voitures à personnes, équipées d'un moteur diesel, sont égales ou inférieures à 10 mg/km, la taxe est réduite de 40 EUR sans préjudice de l'article 63 de la loi.

(6) Pour les cyclomoteurs, motocycles, tricycles et les quadricycles des catégories L, la taxe due est reprise au barème publié à l'annexe 3 du présent règlement et s'élève à partir du 1er janvier 2007 à:

- 0 EUR pour les véhicules d'une cylindrée de 1 à 125 cm³
- 25 EUR pour les véhicules d'une cylindrée de 126 à 600 cm³
- 50 EUR pour les véhicules d'une cylindrée de 601 à 1.300 cm³
- 75 EUR pour les véhicules d'une cylindrée dépassant 1.300 cm³.

(7) Pour les autobus et autocars des catégories M2 et M3, la taxe due est reprise au barème publié à l'annexe 4 du présent règlement et s'élève à partir du 1er janvier 2007 à:

- 150 EUR pour les véhicules de la catégorie M2
- 250 EUR pour les véhicules de la catégorie M3.

(8) Pour les camionnettes, camions, tracteurs, tracteurs de remorques, tracteurs de semi-remorques, remorques et semi-remorques, la taxe annuelle due est reprise aux barèmes publiés à l'annexe 5 du présent règlement. La taxe annuelle ne peut être inférieure à 50 EUR en vertu de l'article 63 de la loi et s'élève à partir du 1er janvier 2007 à:

- 1) pour les camionnettes, camions et ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure à 12 tonnes:
 - a) quand la masse à vide ne dépasse pas 4.500 kg: 17 EUR pour chaque tranche entière ou commencée de 200 kg de poids propre;
 - b) quand la masse à vide dépasse 4.500 kg: 425 EUR.
- 2) pour les camions d'une masse maximale autorisée (mma) égale ou supérieure à 12 tonnes:

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 2</i>	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
12.000	14.500	255,00	255,00
14.501	19.500	255,00	275,00
19.501	et plus	255,00	320,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 3</i>	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
16.000	19.500	255,00	275,00
19.501	22.500	255,00	320,00
22.501	26.500	255,00	350,00
26.501	et plus	255,00	370,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 4	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
20.000	26.500	255,00	255,00
26.501	28.500	255,00	370,00
28.501	et plus	365,00	540,00

- 3) pour les remorques d'une masse maximale autorisée inférieure à 12 tonnes:
 - a) quand le poids propre dépasse 1.000 kg mais ne dépasse pas 2.800 kg: 52 EUR augmentés de 8 EUR pour chaque tranche entière ou commencée de 200 kg de poids propre dépassant 1.000 kg;
 - b) quand le poids propre dépasse 2.800 kg: 150 EUR.
- 4) pour les remorques, à l'exception des semi-remorques, d'une masse maximale autorisée égale ou supérieure à 12 tonnes:

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 2	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
12.000	13.500	370,00	565,00
13.501	17.500	370,00	580,00
17.501	20.500	370,00	600,00
20.501	et plus	370,00	650,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 3	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
16.000	28.500	255,00	425,00
28.501	et plus	510,00	700,00

- 5) pour les tracteurs de remorques et de semi-remorques:

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 2</i>	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
20.000	35.500	255,00	255,00
35.501	37.500	255,00	310,00
37.501	et plus	310,00	420,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 3</i>	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
20.000	39.500	255,00	255,00
39.501	et plus	380,00	485,00

- 6) pour les semi-remorques d'une masse maximale autorisée égale ou supérieure à 12 tonnes:

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 2</i>	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
12.000	14.500	50,00	50,00
14.501	15.500	50,00	50,00
15.501	17.500	50,00	67,00
17.501	18.500	67,00	81,00
18.501	20.500	81,00	135,00
20.501	22.500	135,00	185,00
22.501	32.500	185,00	280,00
32.501	et plus	250,00	450,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 3</i>	
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>	<i>Autre type de suspension</i>
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe annuelle</i>
12.000	14.500	50,00	50,00
14.501	15.500	50,00	50,00
15.501	17.500	50,00	67,00
17.501	18.500	67,00	81,00
18.501	20.500	81,00	135,00
20.501	25.500	135,00	185,00
25.501	27.500	146,00	210,00
27.501	et plus	210,00	285,00

- (9) a) pour les véhicules routiers non spécialement visés ci-avant si la masse maximale autorisée ne dépasse pas 12 tonnes: mêmes montants que sub (8)1);
b) si la masse maximale autorisée dépasse 12 tonnes: mêmes montants que sub (8) 2).

Art. 2.– (1) La taxe est due pour une période de 12 mois. Elle est due par le débiteur de la taxe, tel que défini à l'article 53 de la loi.

- (2) a) Moyennant le supplément pour frais de dossier défini à l'article 53 (3) de la loi, le paiement peut avoir lieu pour 6 mois, pour autant que le montant annuel de la taxe dépasse 75 EUR.
b) Par dérogation au paragraphe (2) a), n'est pas autorisé le paiement pour 6 mois, si la taxe à payer fait état de l'infraction prévue à l'article 22 de la loi et en cas d'utilisation illégale d'un véhicule. Dans ces deux cas, la taxe doit être payée en une seule fois.
- (3) a) Le paiement de la taxe est constaté par l'émission d'une vignette fiscale délivrée par l'Administration des douanes et accises. La vignette est à présenter lors de chaque réquisition des agents de contrôle de l'Administration des douanes et accises ou de la Police grand-ducale. Elle est à tenir avec les autres papiers de bord tel que prescrit par l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 22 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.
b) A défaut de pouvoir exhiber, lors d'un contrôle, une vignette fiscale valable, un avertissement taxé sera dressé conformément aux dispositions régissant l'obligation de présenter les papiers de bord, prévues à l'arrêté grand-ducal cité ci-dessus.
c) S'il est constaté que la taxe n'a pas été payée depuis plus de 60 jours sans que le non-paiement remonte à plus de 12 mois, le certificat d'immatriculation est, en vertu de l'article 2 paragraphe 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, retiré par les agents de contrôle et renvoyé d'office aux autorités d'immatriculation des véhicules routiers. Le certificat ne sera restitué que sur preuve du paiement de la taxe, des intérêts de retard, de l'amende et des frais éventuels.
d) S'il est constaté que la taxe n'a pas été payée depuis plus de douze mois ou que le montant de la taxe édue dépasse 1.000 EUR, le véhicule peut être immobilisé sur le champ ou mis en fourrière. Les frais y résultant, sont à charge du débiteur de taxe.
e) Quand le certificat d'immatriculation est retiré par les agents de contrôle, le véhicule n'est plus admis à la circulation, sauf pour le chemin du lieu de constatation de l'infraction jusqu'au domicile du conducteur ou au lieu d'entrepôt du véhicule.

(4) Par dérogation au paragraphe (1) ci-dessus une vignette fiscale provisoire, sans perception, valable pour 30 jours est délivrée par les autorités d'immatriculation, lors de la première immatricula-

tion ou lors d'une transcription d'un véhicule. L'Administration des douanes et accises en est informée directement via la base de données nationale des véhicules routiers pour fixer la taxe due.

- (5) a) Le receveur du bureau des recettes-autos de l'Administration des douanes et accises fixe sur base des données enregistrées par les autorités d'immatriculation et conformément aux taux en vigueur, la taxe à payer. La décision de fixation de la taxe est portée à la connaissance du débiteur de la taxe, par un bulletin de fixation de la taxe qui contiendra en outre les bases de taxation, les montants dus pour les diverses périodes de paiement admises, des indications sur les modalités de paiement ainsi que le délai ultime pour le paiement qui coïncide avec le dernier jour de validité de la vignette provisoire et une instruction sur les voies de recours.
- b) Le débiteur de la taxe ne peut se soustraire au paiement de la taxe en invoquant ne pas avoir reçu un bulletin de fixation.
- c) La taxe ainsi établie, est valable pour toute la durée de l'immatriculation au nom de la même personne.

(6) Si le débiteur de la taxe conteste le montant fixé en application de l'article 1 du présent règlement grand-ducal ou qu'en vertu de l'article 38(2) de la loi un taux plus favorable que celui indiqué sur le bulletin de fixation peut être appliqué, le débiteur de la taxe peut faire opposition, auprès du receveur de l'Administration des douanes et accises compétent moyennant lettre recommandée endéans les dix jours ouvrables qui suivent l'envoi du bulletin de fixation de la taxe.

Pour l'examen du bien-fondé de l'opposition, le receveur de l'administration peut renvoyer le réclamant auprès des autorités d'immatriculation pour réexamen et, le cas échéant, refixation des données techniques.

Après examen, le receveur informe le débiteur de la taxe de sa décision. Cette décision est susceptible d'opposition auprès du Directeur des douanes et accises endéans les 10 jours ouvrables moyennant lettre recommandée.

L'introduction d'une opposition au bulletin de fixation de la taxe ne dispense pas du paiement de la taxe. Le cas échéant le montant payé sera remboursé intégralement et un nouveau bulletin de fixation sera émis.

(7) Si le délai ultime pour le paiement de la taxe n'est pas respecté, un rappel est envoyé au débiteur de la taxe.

Si le paiement intervient après l'expiration du délai de validité de la vignette provisoire, les intérêts de retard sont dus. Les intérêts de retard sont calculés, dans le cas d'une immatriculation ou d'une transcription, à partir du premier jour de l'immatriculation ou de la transcription jusqu'au jour où le montant dû se trouve entre les mains du receveur et en cas d'un non-respect de l'échéance, à partir du premier jour qui suit l'échéance.

En cas d'utilisation irrégulière d'un véhicule pour lequel la taxe est due en vertu de la loi, les intérêts de retard sont calculés à partir du premier jour où l'utilisation irrégulière a eu lieu.

(8) Dès réception du paiement, la vignette fiscale est envoyée au débiteur de la taxe.

Art. 3.— Lors de la mise hors circulation provisoire ou définitive d'un véhicule soumis à la taxe, la taxe payée en trop peut être remboursée sous les conditions suivantes:

- a) le montant de la taxe à rembourser doit dépasser 10 EUR;
- b) la vignette fiscale doit être remise ou renvoyée au receveur des douanes et accises compétent avec indication du numéro IBAN d'un compte bancaire d'un institut financier agréé au Grand-Duché. Le moment à prendre en considération pour le remboursement de la taxe, est la date de réception de la vignette au bureau des douanes et accises, recette-auto;
- c) le receveur de l'Administration des douanes et accises rembourse le montant de la taxe trop payée, au prorata de 1/12 par tranche de mois non entamé au compte bancaire indiqué par le débiteur. La somme à rembourser est arrondie à l'euro immédiatement inférieur.

Art. 4.— Quand un véhicule routier est présenté pour un contrôle technique, l'organisme de contrôle technique vérifie d'abord soit sur base de la vignette fiscale présentée soit sur base des enregistrements dans la base de données nationale des véhicules routiers, si la taxe a été payée.

Quand la taxe n'a pas été payée depuis plus de 60 jours, l'organisme du contrôle technique refuse l'accès au contrôle technique jusqu'à l'apport d'une attestation du receveur des douanes et accises du bureau recettes-auto que la taxe a été payée.

Art. 5.- (1) Pour les tracteurs visés à l'article 42 de la loi, le receveur compétent de l'Administration des douanes et accises peut, avant d'émettre une vignette fiscale, exiger une déclaration de profession du bénéficiaire de l'exonération.

Si cette déclaration de profession ne peut être présentée par le débiteur, le tracteur ne sera pas admis au bénéfice de l'exonération mais sera soumis à la taxe relative aux tracteurs.

(2) Une déclaration de profession ne doit pas être remise à l'administration, si l'exploitant d'une telle entreprise dispose déjà, en vertu des dispositions accisiennes, d'une autorisation lui permettant l'utilisation de „gasoil agricole“.

(3) La vignette fiscale sera rendue valable pour une durée de 5 ans.

Art. 6.- (1) En application de l'article 44 de la loi, les voitures à personnes visées sont exonérées de la taxe, sur demande, dans les limites et sous les conditions suivantes:

– les personnes visées, doivent être détenteur d'une carte d'invalidité B ou C conformément à l'article 3 de la loi du 23 décembre 1978 concernant les cartes de priorité et d'invalidité 1.

(2) L'exonération totale n'est accordée que sur demande écrite du propriétaire du véhicule. La demande doit être accompagnée d'une copie de la carte de priorité ou d'invalidité. L'exonération ne prend cours qu'à partir de la date de dépôt de la demande.

(3) Afin d'être prise en considération pour l'octroi de l'exonération, l'invalidité doit ou bien avoir un caractère permanent ou porter sur une durée de deux ans au moins. Les invalidités temporaires de moins de deux ans sont par conséquent écartées et aucune exonération n'est dans ce cas accordée.

(4) L'exonération totale ne peut être accordée que pour une seule voiture à personnes.

(5) L'exonération ne sera pas accordée si la voiture à personnes est destinée au transport de tierces personnes sauf si les conditions suivantes sont réunies:

- il ne s'agit que d'un transport occasionnel à titre gratuit;
- le genre de l'invalidité ne nécessite le recours à un conducteur d'autos ou l'assistance d'un aide;
- la voiture ne soit utilisée par le conjoint, un parent ou l'infirmier de l'invalidé soit dans l'intérêt du ménage de l'invalidé soit à des fins en rapport avec son état de santé;
- la voiture à personnes est destinée au transport de choses à moins qu'il ne s'agisse du bagage de l'invalidé et des personnes désignées sub 1.

L'invalidé ou le handicapé peut se faire accompagner, sans qu'il en résulte la perte ou le refus de l'exemption par des membres de sa famille ou par des tiers à qui il peut également confier la conduite de la voiture lorsque le genre de son invalidité (par exemple cécité, paralysie des membres supérieurs ou inférieurs) nécessite le recours à une telle aide. L'invalidé peut de même être autorisé à se faire assister par un conducteur s'il ne possède pas de permis de conduire (par exemple enfant mineur). Mais l'invalidé doit toujours être présent dans la voiture, sauf des cas exceptionnels tel un voyage-retour à vide après le transport de l'invalidé par un aide de son domicile à son lieu de travail ou dans l'intérêt exclusif de son ménage ou en rapport avec son état de santé.

(6) L'usage abusif au sens du paragraphe 6 d'une voiture à personnes pour laquelle décharge totale ou partielle a été accordée, entraîne l'annulation de la faveur fiscale pour toute la période de l'usage abusif et au moins pour la durée de six mois.

(7) Les exonérations accordées avant l'entrée en vigueur du présent règlement gardent leur validité jusqu'à la fin de la validité de la vignette fiscale émise.

(8) L'assujetti dispose des voies normales de recours contre toutes les décisions prises en rapport avec l'exonération de la taxe (refus de l'exemption, fixation de la taxe réduite, annulation de la décision d'exemption).

Art. 7.– En application de l'article 45(1) de la loi, les véhicules routiers immatriculés au nom de l'Etat ou des communes sont exonérés de la taxe.

L'exemption est constatée sur base du numéro d'identification national du titulaire de l'immatriculation visée.

La vignette fiscale émise sera rendue valable pour 5 ans.

Art. 8.– En application de l'article 45(1), deuxième alinéa de la loi, les véhicules routiers destinés au combat du feu et les ambulances (véhicules d'intervention) qui ne sont pas immatriculés au nom de l'Etat ou des communes, peuvent être exonérés de la taxe, sur demande écrite et sous condition que ces véhicules ne soient pas utilisés dans un but commercial.

Art. 9.– (1) En application de l'article 45(2) de la loi, les véhicules routiers immatriculés au nom d'établissements, qui de par la loi portant leur création sont exempts de tous droits, taxes et impôts au profit de l'Etat et des communes, à l'exception des taxes rémunératoires, sont exonérés de la taxe sur les véhicules routiers.

(2) Les véhicules routiers immatriculés au nom d'établissements reconnus d'utilité publique, sont exonérés de la taxe, sur demande.

(3) Pour les véhicules visés à l'alinéa (2) ci-dessus, un extrait du Mémorial publiant la reconnaissance d'utilité publique, doit être joint à la demande écrite, qui est à adresser au receveur compétent de l'Administration des douanes et accises.

(4) La vignette fiscale émise aux débiteurs de la taxe pour les voitures visées ci-dessus, est valable pour cinq ans.

Art. 10.– En application de l'article 45(3) de la loi les véhicules, immatriculés au nom de la Cour grand-ducale ou d'un de ses membres, sont exonérés de la taxe.

Art. 11.– (1) En application de l'article 45(3) de la loi, les véhicules immatriculés au nom d'institutions ou d'organismes nationaux ou internationaux ou de leurs fonctionnaires jouissant du régime des immunités et franchises diplomatiques, sont exonérés de la taxe.

(2) Peuvent bénéficier de l'exemption de la taxe, à condition de réciprocité,

- les voitures de service des missions diplomatiques étrangères accréditées à Luxembourg;
- les voitures des membres du personnel diplomatique des missions en question ou du personnel administratif et technique, pour autant que ce dernier ne relève pas de sa juridiction luxembourgeoise;
- les voitures de service des postes consulaires établis à Luxembourg à condition que le chef du poste consulaire soit fonctionnaire de carrière ressortissant de l'Etat d'envoi et qu'il n'exerce au Luxembourg, en dehors de ses fonctions, aucune occupation privée de caractère lucratif;
- les voitures des fonctionnaires consulaires (consul général, consul, vice-consul, agent consulaire) et employés consulaires qui sont fonctionnaires de carrière, ressortissants de l'Etat d'envoi et n'exercent au Grand-Duché, en dehors de leurs fonctions, aucune activité lucrative;
- les voitures de service immatriculées au nom des Institutions européennes ainsi qu'au nom des fonctionnaires jouissant des immunités et franchises diplomatiques;
- les voitures de service d'Institutions et de leur personnel pouvant se prévaloir du régime des immunités et franchises diplomatiques.

(3) Les voitures immatriculées avec la plaque spéciale CD et appartenant en conséquence aux missions étrangères, ou aux personnes régulièrement inscrites dans la liste diplomatique bénéficient de l'exonération sans formalités spéciales.

(4) Toute requête en exonération de la taxe au profit d'une voiture immatriculée au nom d'une personne physique doit être adressée par la mission étrangère intéressée au ministère des Affaires étrangères qui transmettra la demande à l'Administration des Douanes et Accises avec l'indication que les

conditions spéciales requises dans le chef du requérant pour bénéficier de la mesure de faveur sont remplies ou non.

(5) L'exonération de la taxe est accordée ou refusée définitivement sur la base des pièces indiquées ci-dessus.

Art. 12.– (1) Toutes les exonérations totales ou partielles accordées avant l'entrée en vigueur du présent règlement, restent valables jusqu'à la prochaine échéance de la taxe.

(2) A partir de ce moment, il sera à nouveau décidé sur base de la loi et du présent règlement, si les conditions pour une exonération totale ou partielle sont toujours remplies et si l'exonération peut être accordée ou doit être refusée.

Art. 13.– (1) Lors de l'introduction temporaire d'un véhicule routier en provenance d'un Etat membre de l'Union Européenne, le Grand-Duché de Luxembourg accorde, aux conditions fixées ci-après, une franchise de la taxe sur les véhicules routiers en question.

(2) Sont exclus de la franchise visée sub 1 les véhicules utilitaires.

(3) On entend par:

- a) „véhicule utilitaire“, tout véhicule routier qui, d'après son type de construction et son équipement, est apte et destiné aux transports avec ou sans rémunération:
 - de plus de neuf personnes, y compris le conducteur,
 - de marchandises,
 ainsi que tout véhicule routier à usage spécial autre que le transport proprement dit;
- b) „véhicule de tourisme“, tout véhicule routier, y compris éventuellement sa remorque, autre que ceux visés sous a);
- c) „usage professionnel“ d'un moyen de transport, l'utilisation de ce moyen de transport en vue de l'exercice direct d'une activité rémunérée ou ayant un but lucratif;
- d) „usage privé“, tout usage autre que professionnel.

(4) Une franchise de la taxe visée à l'alinéa (1) est accordée pour une durée continue ou non qui n'excède pas six mois par période de douze mois lors de l'importation temporaire de voitures de tourisme et de caravanes aux conditions suivantes:

- le particulier important ces biens doit:
 - aa) avoir sa résidence normale dans un Etat membre autre que le Luxembourg;
 - bb) utiliser ces moyens de transport pour son usage privé.

(5) Les moyens de transport ne peuvent être ni cédés, ni loués dans le Luxembourg, ni prêtés à un de ses résidents. Toutefois, les voitures de tourisme appartenant à une entreprise de location ayant son siège social dans l'Union peuvent être redonnés en location à un non-résident en vue de leur réexportation, s'ils se trouvent dans le pays à la suite de l'exécution d'un contrat de location qui s'est terminé dans celui-ci. Ils peuvent également être ramenés dans l'Etat membre du lieu d'origine de location par un employé de l'entreprise de location, même si cet employé est un résident du Luxembourg.

(6) Une franchise de la taxe visée à l'alinéa (1) est accordée lors de l'importation temporaire d'un véhicule de tourisme en cas d'usage professionnel, aux conditions suivantes:

- a) le particulier important le véhicule de tourisme:
 - aa) doit avoir sa résidence normale dans un Etat membre autre que le Luxembourg;
 - bb) ne peut pas utiliser le véhicule pour effectuer à l'intérieur du Luxembourg des transports de personnes, moyennant rémunération ou autres avantages matériels, ni des transports industriels et commerciaux de marchandises avec ou sans rémunération.

(7) a) Le véhicule de tourisme ne peut pas être cédé, donné en location ou prêté dans le Luxembourg;

- b) Le véhicule de tourisme doit avoir été acquis ou importé aux conditions générales d'imposition du marché intérieur de l'Etat membre de la résidence normale de l'utilisateur et ne doit bénéficier, au titre de l'exportation, d'aucune exonération ni d'aucun remboursement de taxes sur le chiffre d'affaires, d'accises ou de toute autre taxe à la consommation.

Cette condition est présumée remplie lorsque ce véhicule est muni d'une plaque d'immatriculation de la série normale de l'Etat membre d'immatriculation à l'exclusion de toute plaque temporaire.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de voitures de tourisme immatriculées dans un Etat membre où la délivrance des plaques d'immatriculation en série normale n'est pas liée au respect des conditions générales d'imposition du marché intérieur, les utilisateurs apporteront la preuve du paiement des taxes de consommation par tout moyen.

(8) La franchise prévue sub (1) aura une durée continue ou non de:

- sept mois par période de douze mois lors de l'importation d'un véhicule de tourisme par les intermédiaires de commerce visés à l'article 3 de la directive 64/224/CEE;
- six mois, par période de douze mois, dans tous les autres cas.

Art. 14.– (1) Une franchise de la taxe visée à l'article 13 (1) du présent règlement grand-ducal est accordée à l'importation temporaire de voitures de tourisme dans les cas suivants:

- lors de l'utilisation d'un véhicule de tourisme immatriculé dans le pays de résidence normale de l'utilisateur pour le trajet effectué régulièrement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg pour se rendre de sa résidence au lieu de travail de l'entreprise et en revenir. Cette franchise n'est soumise à aucune limitation de durée;
- lors de l'utilisation par un étudiant d'un véhicule de tourisme, immatriculé dans l'Etat membre de sa résidence normale, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg où l'étudiant séjourne à seule fin d'y poursuivre ses études.

(2) L'octroi des franchises prévues sub article 14(1) est subordonné au seul respect des conditions énoncées ci-avant.

(3) Pour l'application du présent règlement, on entend par „résidence normale“ le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs Etats membres, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un Etat membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation au Grand-Duché de Luxembourg d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Les particuliers apportent la preuve du lieu de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable.

Au cas où les autorités compétentes du Grand-Duché de Luxembourg ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander tout élément d'information ou des preuves supplémentaires.

(4) En cas d'usage professionnel d'un véhicule de tourisme dans des cas exceptionnels où malgré les informations supplémentaires visées à l'alinéa (3), fournies aux autorités compétentes du Grand-Duché de Luxembourg, des doutes sérieux subsistent, l'importation temporaire d'un véhicule de tourisme pour usage professionnel peut être soumise au versement d'une caution.

Toutefois, lorsque l'utilisateur de ce véhicule apporte la preuve qu'il a sa résidence normale dans un autre Etat membre, les autorités du Grand-Duché de Luxembourg rembourseront la caution dans un délai de deux mois, à compter de la présentation de cette preuve.

(5) Sur demande de l'importateur, le Grand-Duché de Luxembourg pourra autoriser l'importation temporaire pour une période plus longue que celle prévue à l'article 13(4) et 13(8). Dans ces cas la taxe sur les véhicules routiers sera perçue pour les périodes excédant celles prévues par la présente loi.

Art. 15.– Le point 6 de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, modifié, est remplacé par le texte suivant:

„6° pour tout véhicule soumis à la taxe sur les routiers, une vignette fiscale en cours de validité ou, dans les cas visés sous a) et b) ci-après, soit un certificat fiscal valable, soit un volet valable de la feuille du carnet de contrôle, conformément aux prescriptions et modalités suivantes:

- a) pour une remorque bénéficiant de l'exemption de la taxe sur les véhicules routiers en vertu des dispositions légales et réglementaires concernant l'utilisation alternative de plusieurs remorques, un certificat fiscal délivré par le bureau de recette de l'Administration des Douanes et Accises tient lieu de vignette fiscale lorsqu'il est présenté conjointement avec la vignette fiscale relative à une remorque pour laquelle la taxe a été payée; dans ce cas, le numéro d'immatriculation luxembourgeois de la remorque doit être inscrit sur le certificat fiscal;
- b) s'il s'agit d'un véhicule automoteur bénéficiant du régime fiscal prévu par les dispositions légales et réglementaires fixant la taxe pour certaines catégories de véhicules routiers à usage nécessairement limité, outre la vignette fiscale, le volet de la feuille du carnet de contrôle, dûment rempli pour la journée d'utilisation du véhicule en question;“

Art. 16.– Le catalogue des avertissements taxés qui figure à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière des permis de conduire, est modifié comme suit:

- I. A la rubrique 70 de la partie A, l'infraction 14 est abrogée et les infractions 15 et 16 sont renumérotées en conséquence.
- II. A la rubrique 97 de la partie A, l'infraction 01 est remplacée par le libellé suivant:
 „97-01 Usage d'un véhicule non couvert par une vignette fiscale valable, un certificat fiscal valable ou un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli (III) 74“

Art. 17.– Sont abrogés:

- les „Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz“ du 5 juillet 1935, tels que ces textes ont été maintenus en vigueur par l'arrêté grand-ducal du 26 octobre 1944.
- l'arrêté grand-ducal du 13 juin 1945, modifiant certaines dispositions du régime fiscal des véhicules à moteur mécanique.
- l'arrêté grand-ducal du 29 juillet 1957 portant modification de l'article 3 de l'arrêté grand-ducal du 13 juin 1945 modifiant certaines dispositions du régime fiscal des véhicules à moteur mécanique.
- l'arrêté ministériel du 17 août 1961 ayant pour objet de modifier les paragraphes 44 et 45 de l'ordonnance d'exécution du 5 juillet 1935 concernant la loi sur le régime fiscal des véhicules automoteurs.
- le règlement ministériel du 20 juin 1967 concernant le régime fiscal des véhicules automoteurs.
- le règlement grand-ducal du 15 septembre 1975 concernant le régime fiscal des véhicules automoteurs.
- le règlement grand-ducal du 31 octobre 1975 portant modification du règlement grand-ducal du 15 septembre 1975 concernant le régime fiscal des véhicules automoteurs.
- le règlement grand-ducal du 7 juin 1980 concernant l'exemption de la taxe sur les véhicules automoteurs des entreprises de taxis et de voitures de location avec chauffeur.
- le règlement grand-ducal du 28 janvier 1981 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 15 septembre 1975 concernant le régime fiscal des véhicules automoteurs.
- le règlement grand-ducal du 4 juillet 1988 ayant pour objet de modifier les paragraphes 44 et 45 des dispositions d'exécution de la loi modifiée du 23 mars 1935 sur le régime fiscal des véhicules automoteurs.

- le règlement grand-ducal du 29 novembre 1988 modifiant le régime fiscal des véhicules automoteurs.
- le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994 modifiant le règlement grand-ducal du 7 juin 1980 concernant l'exemption de la taxe sur les véhicules automoteurs des entreprises de taxis et de voitures de location avec chauffeur.
- le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994 modifiant et complétant le règlement grand-ducal du 15 septembre 1975 concernant le régime fiscal des véhicules automoteurs, tel qu'il a été modifié dans la suite.

Art. 18.– Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entre en vigueur le 1er janvier 2007.

*

ANNEXE 1

La taxe est calculée selon la méthode définie à l'article 37 de la loi: $\text{Taxe (€)} = a * b * c$

a = les émissions CO₂ exactes, telles que relevées et enregistrées par les autorités d'immatriculation lors de l'immatriculation du véhicule

b = facteur 0,9 pour les voitures équipées d'un moteur diesel
facteur 0,6 pour toutes les autres voitures

c = représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km

tranches d'émissions de CO ₂ (g/km)			coefficient exponentiel „c“	tranches d'émissions de CO ₂ (g/km)			coefficient exponentiel „c“
1	a ≤	90	0,5	310	< a ≤	320	2,8
90	< a ≤	100	0,6	320	< a ≤	330	2,9
100	< a ≤	110	0,7	330	< a ≤	340	3
110	< a ≤	120	0,8	340	< a ≤	350	3,1
120	< a ≤	130	0,9	350	< a ≤	360	3,2
130	< a ≤	140	1	360	< a ≤	370	3,3
140	< a ≤	150	1,1	370	< a ≤	380	3,4
150	< a ≤	160	1,2	380	< a ≤	390	3,5
160	< a ≤	170	1,3	390	< a ≤	400	3,6
170	< a ≤	180	1,4	400	< a ≤	410	3,7
180	< a ≤	190	1,5	410	< a ≤	420	3,8
190	< a ≤	200	1,6	420	< a ≤	430	3,9
200	< a ≤	210	1,7	430	< a ≤	440	4
210	< a ≤	220	1,8	440	< a ≤	450	4,1
220	< a ≤	230	1,9	450	< a ≤	460	4,2
230	< a ≤	240	2	460	< a ≤	470	4,3
240	< a ≤	250	2,1	470	< a ≤	480	4,4
250	< a ≤	260	2,2	480	< a ≤	490	4,5
260	< a ≤	270	2,3	490	< a ≤	500	4,6
270	< a ≤	280	2,4	etc.			
280	< a ≤	290	2,5				
290	< a ≤	300	2,6				
300	< a ≤	310	2,7				

Exemple: voiture à moteur diesel, émissions CO₂ = 145 g/km

$145 * 0,9 * 1,1 = 143,55 = \text{arrondie } 143,00 \text{ EUR}$

voiture à moteur essence, émissions CO₂ = 145 g/km

$145 * 0,6 * 1,1 = 95,70 = \text{arrondie } 95,00 \text{ EUR}$

ANNEXE 2

**Barème applicable à partir du 1er janvier 2007 aux voitures
immatriculées avant le 1er janvier 2001 ou voitures dont les
émissions de CO₂ ne peuvent être établies**

<i>Cylindrée de</i>	<i>à ... ccm³</i>	<i>ESSENCE</i>		<i>DIESEL</i>	
		<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour 6 mois</i>
1	100	50,00	/	50,00	/
101	200	50,00	/	50,00	/
201	300	50,00	/	50,00	/
301	400	50,00	/	50,00	/
401	500	50,00	/	50,00	/
501	600	50,00	/	50,00	/
601	700	50,00	/	50,00	/
701	800	50,00	/	50,00	/
801	900	54,00	/	54,00	/
901	1.000	60,00	/	60,00	/
1.001	1.100	66,00	/	66,00	/
1.101	1.200	72,00	/	72,00	/
1.201	1.300	78,00	49,00	78,00	49,00
1.301	1.400	84,00	52,00	84,00	52,00
1.401	1.500	90,00	55,00	90,00	55,00
1.501	1.600	96,00	58,00	96,00	58,00
1.601	1.700	119,00	69,00	119,00	69,00
1.701	1.800	126,00	73,00	126,00	73,00
1.801	1.900	133,00	76,00	133,00	76,00
1.901	2.000	140,00	80,00	140,00	80,00
2.001	2.100	199,00	109,00	220,00	120,00
2.101	2.200	209,00	114,00	231,00	125,00
2.201	2.300	218,00	119,00	241,00	130,00
2.301	2.400	228,00	124,00	252,00	136,00
2.401	2.500	237,00	128,00	262,00	141,00
2.501	2.600	247,00	133,00	273,00	146,00
2.601	2.700	256,00	138,00	283,00	151,00
2.701	2.800	266,00	143,00	294,00	157,00
2.801	2.900	275,00	147,00	304,00	162,00
2.901	3.000	285,00	152,00	315,00	167,00
3.001	3.100	356,00	188,00	418,00	219,00
3.101	3.200	368,00	194,00	432,00	226,00
3.201	3.300	379,00	199,00	445,00	232,00
3.301	3.400	391,00	205,00	459,00	239,00

<i>Cylindrée de</i>	<i>à ... ccm³</i>	<i>ESSENCE</i>		<i>DIESEL</i>	
		<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour 6 mois</i>
3.401	3.500	402,00	211,00	472,00	246,00
3.501	3.600	414,00	217,00	486,00	253,00
3.601	3.700	425,00	222,00	499,00	259,00
3.701	3.800	437,00	228,00	513,00	266,00
3.801	3.900	448,00	234,00	526,00	273,00
3.901	4.000	460,00	240,00	540,00	280,00
4.001	4.100	512,00	266,00	615,00	317,00
4.101	4.200	525,00	272,00	630,00	325,00
4.201	4.300	537,00	278,00	645,00	332,00
4.301	4.400	550,00	285,00	660,00	340,00
4.401	4.500	562,00	291,00	675,00	347,00
4.501	4.600	575,00	297,00	690,00	355,00
4.601	4.700	587,00	303,00	705,00	362,00
4.701	4.800	600,00	310,00	720,00	370,00
4.801	4.900	612,00	316,00	735,00	377,00
4.901	5.000	625,00	322,00	750,00	385,00
5.001	5.100	637,00	328,00	765,00	392,00
5.101	5.200	650,00	335,00	780,00	400,00
5.201	5.300	662,00	341,00	795,00	407,00
5.301	5.400	675,00	347,00	810,00	415,00
5.401	5.500	687,00	353,00	825,00	422,00
5.501	5.600	700,00	360,00	840,00	430,00
5.601	5.700	712,00	366,00	855,00	437,00
5.701	5.800	725,00	372,00	870,00	445,00
5.801	5.900	737,00	378,00	885,00	452,00
5.901	6.000	750,00	385,00	900,00	460,00
6.001	6.100	762,00	391,00	915,00	467,00
6.101	6.200	775,00	397,00	930,00	475,00
6.201	6.300	787,00	403,00	945,00	482,00
6.301	6.400	800,00	410,00	960,00	490,00
6.401	6.500	812,00	416,00	975,00	497,00
6.501	6.600	825,00	422,00	990,00	505,00
6.601	6.700	837,00	428,00	1.005,00	512,00
6.701	6.800	850,00	435,00	1.020,00	520,00
6.801	6.900	862,00	441,00	1.035,00	527,00
6.901	7.000	875,00	447,00	1.050,00	535,00
7.001	7.100	887,00	453,00	1.065,00	542,00
7.101	7.200	900,00	460,00	1.080,00	550,00

<i>Cylindrée de</i>	<i>à ... ccm³</i>	<i>ESSENCE</i>		<i>DIESEL</i>	
		<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour 6 mois</i>
7.201	7.300	912,00	466,00	1.095,00	557,00
7.301	7.400	925,00	472,00	1.110,00	565,00
7.401	7.500	937,00	478,00	1.125,00	572,00
7.501	7.600	950,00	485,00	1.140,00	580,00
7.601	7.700	962,00	491,00	1.155,00	587,00
7.701	7.800	975,00	497,00	1.170,00	595,00
7.801	7.900	987,00	503,00	1.185,00	602,00
7.901	8.000	1.000,00	510,00	1.200,00	610,00
8.001	et plus	1.012,00	516,00	1.215,00	617,00

*

ANNEXE 3

**Barème applicable à partir du 1er janvier 2007
aux véhicules des catégories L2 à L7**

<i>Cylindrée</i>			<i>Taxe annuelle</i>
<i>de</i>		<i>cm³</i>	
1	à	125	0 €
126	à	600	25 €
601	à	1.300	50 €
1.301	et plus		75 €

*

ANNEXE 4

Barème applicable à partir du 1er janvier 2007 aux autobus et autocars

<i>Catégorie</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe pour six mois</i>
M2	150 €	85 €
M3	250 €	135 €

*

ANNEXE 5

**Barème applicable à partir du 1er janvier 2007 aux camionnettes,
camions, tracteurs, remorques et semi-remorques**

**5.1. Camionnettes, camions et tracteurs d'une masse maximale autorisée
(mma) ne dépassant pas 12 tonnes**

<i>Masse à vide</i>		<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
<i>de</i>	<i>à ... kg</i>		
1	200	50,00	/
201	400	50,00	/
401	600	51,00	/
601	800	68,00	/
801	1.000	85,00	52,00
1.001	1.200	102,00	61,00
1.201	1.400	119,00	69,00
1.401	1.600	136,00	78,00
1.601	1.800	153,00	86,00
1.801	2.000	170,00	95,00
2.001	2.200	187,00	103,00
2.201	2.400	204,00	112,00
2.401	2.600	221,00	120,00
2.601	2.800	238,00	129,00
2.801	3.000	255,00	137,00
3.001	3.200	272,00	146,00
3.201	3.400	289,00	154,00
3.401	3.600	306,00	163,00
3.601	3.800	323,00	171,00
3.801	4.000	340,00	180,00
4.001	4.200	357,00	188,00
4.201	4.400	374,00	197,00
4.401	4.600	391,00	205,00
4.601	< 12 to	425,00	222,00

**5.2. Camions d'une masse maximale autorisée (mma)
égale ou supérieure à 12 tonnes**

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 2			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
12.000	14.500	255,00	137,00	255,00	137,00
14.501	19.500	255,00	137,00	275,00	147,00
19.501	et plus	255,00	137,00	320,00	170,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 3			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
16.000	19.500	255,00	137,00	275,00	147,00
19.501	22.500	255,00	137,00	320,00	170,00
22.501	26.500	255,00	137,00	350,00	185,00
26.501	et plus	255,00	137,00	370,00	195,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 4			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
20.000	26.500	255,00	137,00	255,00	137,00
26.501	28.500	255,00	137,00	370,00	195,00
28.501	et plus	365,00	192,00	540,00	280,00

**5.3. Remorques d'une masse maximale autorisée (mma)
inférieure à 12 tonnes**

<i>Masse à vide (kg)</i>		<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
<i>de</i>	<i>à ... kg</i>		
1	200	0,00	/
201	400	0,00	/
401	600	0,00	/
601	800	0,00	/
801	1.000	0,00	/
1.001	1.200	52,00	/
1.201	1.400	60,00	/
1.401	1.600	68,00	/
1.601	1.800	76,00	48,00
1.801	2.000	84,00	52,00
2.001	2.200	92,00	56,00
2.201	2.400	100,00	60,00
2.401	2.600	108,00	64,00
2.601	2.800	116,00	68,00
2.801	< 12 to	150,00	75,00

5.4. Remorques, à l'exception des semi-remorques, d'une masse maximale autorisée (mma) égale ou supérieure à 12 tonnes

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 2</i>			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
12.000	13.500	370,00	195,00	565,00	292,00
13.501	17.500	370,00	195,00	580,00	300,00
17.501	20.500	370,00	195,00	600,00	310,00
20.501	et plus	370,00	195,00	650,00	335,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 3</i>			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
16.000	28.500	255,00	137,00	425,00	222,00
28.501	et plus	510,00	265,00	700,00	360,00

5.5. Tracteurs de remorques, tracteurs de semi-remorques et semi-remorques

5.5.1. Tracteurs de remorques et de semi-remorques

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 2			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
20.000	35.500	255,00	137,00	255,00	137,00
35.501	37.500	255,00	137,00	310,00	165,00
37.501	et plus	310,00	165,00	420,00	220,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 3			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
20.000	39.500	255,00	137,00	255,00	137,00
39.501	et plus	380,00	200,00	485,00	252,00

5.5.2. Semi-remorques

<i>mma/nombre d'essieux</i>		Nombre d'essieux = 2			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
12.000	14.500	50,00	/	50,00	/
14.501	15.500	50,00	/	50,00	/
15.501	17.500	50,00	/	67,00	/
17.501	18.500	67,00	/	81,00	50,00
18.501	20.500	81,00	50,00	135,00	77,00
20.501	22.500	135,00	77,00	185,00	102,00
22.501	32.500	185,00	102,00	280,00	150,00
32.501	et plus	250,00	135,00	450,00	235,00

<i>mma/nombre d'essieux</i>		<i>Nombre d'essieux = 3</i>			
		<i>Suspension pneumatique ou équivalente</i>		<i>Autre type de suspension</i>	
<i>mma kg de</i>	<i>à</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>	<i>Taxe annuelle</i>	<i>Taxe 6 mois</i>
12.000	14.500	50,00	/	50,00	/
14.501	15.500	50,00	/	50,00	/
15.501	17.500	50,00	/	67,00	/
17.501	18.500	67,00	/	81,00	50,00
18.501	20.500	81,00	50,00	135,00	77,00
20.501	25.500	135,00	77,00	185,00	102,00
25.501	27.500	146,00	83,00	210,00	115,00
27.501	et plus	210,00	115,00	285,00	152,00

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1

(1) Le règlement grand-ducal reprend à cet endroit les circonstances constitutives de l'exigibilité de la taxe sur le véhicule routier, dont le montant exact est à payer au receveur du bureau recettes-auto de l'administration des Douanes et Accises.

(2) Ce paragraphe arrête le taux du multiplicateur applicable en 2007 aux voitures immatriculées depuis 2001.

(3) Si les émissions des voitures immatriculées depuis 2001 ne peuvent être établies, le barème applicable est celui appliqué aux voitures immatriculées avant 2001.

(4) Ce paragraphe arrête les taux applicables aux voitures immatriculées avant 2001. Il s'agit d'une réévaluation du barème existant. Les taux sont toutefois adaptés à ceux appliqués aux voitures récentes afin de ne pas inciter à garder la voiture plus ancienne en raison du différentiel de la taxe.

Par rapport au barème existant jusqu'à présent, les hausses peuvent aller de 50 à 300% approximativement.

(5) Les voitures fonctionnant au carburant diesel peuvent bénéficier d'une réduction de 40 €.

Un montant minimum de 50 € est toutefois toujours dû.

(6) Le barème pour les motos a été simplifié et se compose de 4 catégories. Pour les motos d'une cylindrée inférieure à 125 cm³, la taxe a été fixée à 0 en raison des charges administratives disproportionnées liées à la collecte d'un montant très réduit.

(7) Il en va de même des autobus où le barème a également été simplifié: 2 catégories subsistent pour lesquels les taux sont fixés respectivement à 150 et 250 EUR.

(8) Ce paragraphe arrête dans ses sous-catégories 1) à 6) les montants de la taxe pour les camionnettes, camions, tracteurs, tracteurs de remorques, tracteurs de semi-remorques, remorques et semi-remorques, sans que la taxe puisse être inférieure à 50 €.

(9) Ce paragraphe fixe les taux pour cette catégorie résiduelle comprenant les véhicules routiers non spécialement visés au paragraphe (8).

Ad Article 2

(1) La taxe est due pour 12 mois. Le terme „débiteur de la taxe“ est utilisé partout dans le texte, pour éviter des insécurités juridiques tenant aux termes „propriétaire“ et „détenteur“ .

(2) Si dans l'ancienne législation des suppléments pour paiements multiples étaient calculés avec des pourcentages, le nouveau texte prévoit une somme fixe, à savoir 10 EUR, si le débiteur veut payer en 2 fois. Pour tous les barèmes, la possibilité de payer en 3 fois n'a pas été reprise. Aussi le montant minimal pour pouvoir profiter de paiements échelonnés a été fixé à 75 EUR afin d'éviter des surcharges administratives.

(3) a) et b) Le paiement de la taxe est toujours constaté par l'émission d'une vignette fiscale devant être exhibée lors d'un contrôle routier. Contrairement à l'ancienne législation et en conformité avec la législation dite „Code de la route“, il est tiré profit du présent règlement pour ne plus rendre obligatoire l'apposition de la vignette fiscale dans le pare-brise du véhicule.

(3) c) Si le montant de la taxe sur les véhicules était d'après les anciens barèmes très peu élevé, et que malgré ces taux bas, l'administration compte quelque 3.000 véhicules pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées, il a été jugé utile de revoir les mesures coercitives en cas de non-paiement, celles-ci étant actuellement très peu développées.

Les montants de la nouvelle taxe en jeu étant nettement plus élevés, le risque de non-paiement est encore devenu plus grand que sous l'ancienne législation, de sorte qu'il est inadmissible que le paiement tardif, voire le non-paiement restent sans suites.

Dans cet ordre d'idées, le présent alinéa prévoit le retrait immédiat du certificat d'immatriculation jusqu'au paiement de la taxe, des intérêts de retard et éventuellement de l'amende.

(3) d) En cas de non-paiement de la taxe depuis plus d'une année ou lorsque le montant à recouvrer est supérieur à 1.000 EUR, le règlement prévoit le retrait du certificat d'immatriculation et l'immobilisation ou la mise en fourrière du véhicule jusqu'au paiement des arriérés en jeu, y inclus les frais éventuels.

(3) e) Ce point prévoit des modalités lorsque le certificat d'immatriculation a été retiré.

(4) La vignette provisoire a une validité de 30 jours au lieu de 20, le délai antérieur étant jugé dans certaines situations trop court.

(5) a) – c) Ces sous-points fixent les modalités relatifs au bulletin de fixation.

(6) Cet article offre au débiteur de la taxe la possibilité de réclamer contre la fixation de la taxe pour les raisons y avancées.

Cette réclamation doit se faire endéans les 10 jours après réception du bulletin de fixation de la taxe. Si l'opposition se base sur des données techniques, le receveur des douanes et accises, qui a fixé la taxe sur base des données contenues dans le fichier, peut renvoyer le débiteur auprès des autorités d'immatriculation pour réexamen.

Après avoir communiqué au débiteur sa décision quant à la réclamation, celui-ci garde la possibilité de s'opposer à nouveau à la fixation auprès du Directeur de l'administration.

Evidemment l'introduction d'une réclamation ne dispense pas du paiement de la taxe. En cas de refixation de la taxe, le montant initial déjà payé sera remboursé intégralement (principe accisien et de transparence de comptabilité) tandis que le nouveau montant sera à payer.

(7) Afin d'éviter un simple oubli, un rappel est envoyé au débiteur en retard avec le paiement.

(8) La délivrance d'une vignette valable se fait dès réception du paiement de la taxe.

Ad Article 3

Le remboursement pour mise hors circulation provisoire ou définitive reste possible. Le montant qui sera remboursé est calculé par mois entier(s) non encore entamés.

Ad Article 4

Cet article représente une nouveauté vis-à-vis de l'ancien régime. En effet par cet article, l'administration en collaboration avec le contrôle technique dispose d'un moyen efficace pour forcer les débiteurs récalcitrants à payer leur taxe.

Ad Article 5

Comme par le passé, les tracteurs utilisés exclusivement pour des travaux agricoles, horticoles, dans la sylviculture ou la pisciculture sont exonérés de la taxe, sous condition que le débiteur atteste par une déclaration de profession, qu'il utilise les véhicules exclusivement pour ces travaux.

Vu que ces engins, s'ils sont utilisés pour les travaux cités, peuvent également profiter de l'exonération des accises sur le gasoil utilisé comme carburant, il ne sera pas nécessaire de présenter une déclaration de profession si le débiteur dispose déjà d'une autorisation de l'administration des douanes et accises pour „gasoil agricole“.

Ad Article 6

(1) – (8) Cet article reprend les dispositions qui exonèrent de la taxation les handicapés et invalides détenteurs d'une carte d'invalidité.

Ne sont plus admissibles, les détenteurs d'une „carte de priorité“, liée à la fortune des détenteurs.

Ad Article 7

Les véhicules routiers immatriculés au nom de l'Etat ou des communes restent exonérés de la taxe.

Ad Article 8

Cet article exonère de la taxe les véhicules d'intervention (fourgon pompier, ambulance, etc.) en mains privées (p. ex. DuPont, Goodyear, etc.) qui pourraient être appelés comme renfort lors d'un événement majeur. L'exonération ne sera accordée que si les véhicules ne sont pas utilisés dans un but commercial et rémunéré.

Ad Article 9

(1) – (4) Il en va de même des établissements ou sociétés qui sont, en vertu de la loi portant leur création, exempt de toutes taxes et impôts envers l'Etat ou les communes.

Si des établissements publics ont le statut d'„utilité publique“ ils peuvent être exonérés de la taxe s'ils en font la demande. Il n'est point utile d'accorder d'office l'exemption de la taxe, vu que ces organismes ne disposent pas nécessairement de véhicules immatriculés en leur nom.

Ad Article 10

La Cour grand-ducale ainsi que ses membres sont exonérés de la taxe.

Ad Article 11

(1) – (5) Cet article concerne l'exonération des véhicules immatriculés au nom d'institutions ou de leurs fonctionnaires, jouissant sous condition de réciprocité, des immunités et franchises diplomatiques au Grand-Duché.

Ad Article 12

(1) et (2) Par mesure transitoire, les exonérations totales ou partielles, accordées sous l'ancienne législation, restent valables jusqu'à la prochaine échéance de la vignette fiscale.

Ad Articles 13 et 14

Cette disposition spécifique préexistante précise que l'introduction temporaire de véhicules routiers, à l'exception des véhicules utilitaires pourra se faire en franchise de la taxe suivant les conditions reprises à ces deux articles.

Ad Article 15

Cet article modifie certaines dispositions du „Code de la route“ dont entre autres celle que la vignette fiscale ne doit plus être apposée sur le pare-brise du véhicule dans le coin inférieur droit.

Ad Article 16

Cet article modifie certaines dispositions relatives aux avertissements taxés.

Ad Article 17

Il est pourvu à cet endroit à l'abrogation des anciens arrêtés et règlements grand-ducaux.

Ad Article 18

Le présent article fixe l'entrée en vigueur au 1er janvier 2007.

Ad Annexe 1

Cette annexe reprend les tranches d'émissions à utiliser dans la formule de calcul de la taxe.

Ad Annexes 2 – 5

Ces annexes reprennent les barèmes de la taxe annuelle et semestrielle.

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux remboursements partiels de la taxe sur les véhicules auto-
moteurs payés pour des camions, camionnettes, tracteurs, remorques
et semi-remorques effectuant des transports combinés rail/route entre
Etats membres de l'Union européenne

(...)

Vu l'article 58 de la loi du ... 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement;

(...)

Arrêtons:

Art. 1er. Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux transports combinés par voie navigable et aux transports combinés rail/route entre Etats membres de l'Union européenne au départ ou à destination du Grand-Duché de Luxembourg ou en transit par le territoire luxembourgeois.

Art. 2. Définitions

(1) Conformément à la directive du conseil des Communautés Européennes du 17 février 1975 (No 75/130/CEE) modifiée par les directives des 19 décembre 1979 (No 79/5/CEE), 28 juillet 1982 (No 82/603/CEE) et 10 novembre 1986 (No 86/544/CEE), on entend, au sens du présent règlement,

- par transports combinés rail/route, les transports routiers de marchandises entre le Grand-Duché de Luxembourg et les autres Etats membres de l'Union Européenne pour lesquels le tracteur, le camion, la remorque, la semi-remorque ou leurs superstructures sont acheminés par chemin de fer depuis la gare d'embarquement appropriée la plus proche du point de chargement de la marchandise jusqu'à la gare de débarquement appropriée la plus proche du point de son déchargement;
- superstructure amovible, la partie d'un véhicule qui est destinée à recevoir le chargement et dispose de pieds d'appui et qui, grâce à un dispositif faisant partie du véhicule, peut être détachée de celui-ci et y être réintégrée;
- transports combinés par voie navigable, des transports de camions, de remorques, de semi-remorques avec ou sans tracteur, de superstructures amovibles et de conteneurs de 20 pieds et plus par voie navigable effectués entre le Grand-Duché et les autres Etats membres de la Communauté Economique Européenne et comportant des trajets initiaux ou terminaux par route n'excédant pas un rayon de 50 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial d'embarquement ou de débarquement.

(2) N'est pas considéré comme transport combiné rail/route, au sens du présent règlement, un transport utilisant le chemin de fer avant tout pour surmonter un obstacle naturel.

Art. 3. Mode de remboursement

(1) La taxe payée pour des camions, camionnettes, tracteurs, remorques et semi-remorques est remboursée sur demande au prorata des parcours effectués par chemin de fer ou par voie navigable par le véhicule, pendant la période d'imposition, dans le cadre des transports combinés rail/route et par voie navigable entre Etats membres de l'Union Européenne au départ ou à destination du Grand-Duché de Luxembourg ou en transit par le territoire luxembourgeois.

(2) La demande de remboursement est faite au moyen d'un formulaire délivré par le service recettes-autos de l'administration des douanes et accises.

Elle est à lui retourner dûment remplie et appuyée des certificats et pièces nécessaires, après l'expiration de la période imposable pour laquelle le remboursement est demandé et, sous peine de déchéance, au plus tard avant la fin de l'année qui suit celle au cours de laquelle la période imposable a pris fin.

Art. 4. Calcul du montant remboursable

(1) Le remboursement prévu à l'article 3 est établi au moyen de la formule suivante:

$$R = \frac{t \times c}{K}$$

dans laquelle

- R représente le montant du remboursement par véhicule;
- t représente la taxe payée pour le véhicule pour la période imposable;
- K représente le kilométrage global (rail, route et voie navigable) effectué par le véhicule pendant la période imposable;
- c représente le kilométrage effectué respectivement par chemin de fer et par voie navigable par le véhicule pendant la période imposable, dans le cadre des transports combinés rail/route et par voie navigable entre Etats membres de l'Union Européenne ou en transit par le territoire luxembourgeois.

(2) Aucun remboursement de la taxe n'est effectué lorsque le montant remboursable est inférieur à 10 EUR.

Art. 5. Sont abrogés:

- le règlement grand-ducal du 13 mai 1985 relatif aux remboursements partiels de la taxe sur les véhicules automoteurs payée pour des camions, camionnettes, tracteurs, remorques et semi-remorques effectuant des transports combinés rail/route entre Etats membres de la Communauté Economique Européenne;
- le règlement grand-ducal du 26 février 1988 portant modification du règlement grand-ducal du 13 mai 1985 relatif aux remboursements partiels de la taxe sur les véhicules automoteurs payés pour des camions, camionnettes, tracteurs, remorques et semi-remorques effectuant des transports combinés rail/route entre Etats membres de la Communauté Economique Européenne;
- le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994 modifiant le règlement grand-ducal du 26 février 1988 portant modification du règlement grand-ducal du 13 mai 1985 relatif aux remboursements partiels de la taxe sur les véhicules automoteurs payés pour des camions, camionnettes, tracteurs, remorques et semi-remorques effectuant des transports combinés rail/route entre Etats membres de la Communauté Economique Européenne.

Art. 6. Le présent règlement est applicable à partir du 1er janvier 2007.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Articles 1 à 4

S'agissant de textes préexistants, mais reprenant comme fondement légal, entre autres le „Kraftfahrzeugsteuergesetz“ de 1935, il est jugé utile de publier un texte coordonné, tenant compte des modifications intervenues depuis 1985, sans y apporter d'autres modifications.

Ad Article 5

L'article 5 abroge les règlements antérieurs ayant trait au même sujet.

Ad Article 6

Cet article précise l'entrée en vigueur.

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
concernant la taxe sur les véhicules automoteurs à usage
nécessairement limité

(...)

Vu l'article 41(3) de la loi du2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

(...)

Arrêtons:

Art. 1.– La taxe sur les véhicules automoteurs des véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objets quelconques et qui, en raison de leur nature, de leur destination ou de leur affectation spéciale ont un usage nécessairement limité, est réduite à un montant égal au neuvième, aux deux neuvièmes ou au tiers de la taxe annuelle du véhicule visé, lorsque le nombre de jours d'utilisation n'excède pas respectivement trente, soixante ou quatre-vingt-dix jours de calendrier par année civile.

Art. 2.– (1) La réduction prévue à l'article qui précède est accordée sur demande écrite à adresser au service recette autos de l'Administration des Douanes et Accises.

(2) Cette demande doit indiquer les motifs pour lesquels l'usage du véhicule est nécessairement limité à au maximum quatre-vingt-dix jours par année civile. N'est pas considéré comme nécessairement limité un usage limité par suite de dispositions particulières prises par le redevable dans le cadre de son entreprise et pour des motifs en rapport avec l'organisation interne de celle-ci ou par suite de la peu d'importance des affaires de son entreprise.

(3) L'octroi du régime spécial prévu par le présent règlement est en outre subordonné à la condition que le redevable de la taxe fasse immatriculer le véhicule auprès du ministère des transports dans une série de numéros d'immatriculation de la lettre Z.

Art. 3.– (1) La taxe réduite est payable par série de trente jours avant toute utilisation du véhicule. Lorsque la taxe a été payée pour un nombre de jours d'utilisation inférieur à quatre-vingt-dix, le redevable peut la verser pour une nouvelle série de trente jours d'utilisation, sans que pour l'intégralité de l'année civile, le nombre de ces jours puisse dépasser celui de quatre-vingt-dix.

(2) Si au courant d'une année du calendrier le nombre de jours d'utilisation du véhicule dépasse quatre-vingt-dix jours, la taxe sur les véhicules automoteurs normale est due avec effet rétroactif au 1er janvier ou au jour de la mise en circulation du véhicule. Dans ce cas la taxe réduite payée est décomptée de la taxe annuelle.

(3) La disposition de l'alinéa 2 ci-avant s'applique également en cas d'inobservation des mesures de contrôle prévues par l'article 6 ci-après.

Art. 4.– (1) Le régime fiscal spécial du présent règlement n'est plus accordé au profit d'un véhicule automoteur qui au courant de deux années civiles, consécutives ou non, a été utilisé annuellement pendant plus de quatre-vingt-dix jours sur la voie publique.

(2) Le régime spécial peut être refusé lorsque le redevable de la taxe ne s'est pas conformé dans le passé aux mesures de contrôle prévues à l'article 6 ci-après.

Art. 5.– Au courant d'une année civile le régime fiscal spécial fixé par le présent règlement ne peut être combiné pour un même véhicule automoteur avec le régime fiscal normal.

Art. 6.– (1) En vue du contrôle du nombre de jours d'utilisation, le service recette autos de l'Administration des Douanes et Accises délivre au redevable de la taxe par série de trente jours un carnet de contrôle avec trente feuilles. Chaque feuille comprend un talon et un volet détachable.

(2) Pour chaque jour d'utilisation du véhicule sur la voie publique le redevable de la taxe doit valider une feuille du carnet de contrôle. La validation se fait par l'inscription complète et d'une façon indélébile des indications à donner selon la formule du carnet de contrôle. Les inscriptions sur la feuille de contrôle ne peuvent être modifiées par des surcharges ou des ratures.

(3) Le volet de la feuille de contrôle doit être apposé visiblement au pare-brise du véhicule automoteur et y rester durant toute la durée d'utilisation sur la voie publique. Est réputée utilisation sur la voie publique au sens du présent règlement en dehors de la mise en circulation proprement dite du véhicule automoteur, son stationnement sur la voie publique, sur une place publique ou sur un parking officiel.

(4) Le carnet de contrôle ne sera remplacé en aucun cas. Il en sera de même des feuilles validées, même si le véhicule n'a pas été utilisé sur la voie publique à la date indiquée.

(5) Au plus tard le 10 janvier de l'année qui suit celle de leur émission, les carnets de contrôle avec les talons des feuilles de contrôle sont à restituer au service recette autos.

Art. 7.– (1) En cas de mise hors circulation définitive du véhicule automoteur, le remboursement de la taxe payée peut être accordé sur demande, contre restitution du ou des carnets de contrôle émis, pour la ou les séries de trente jours non encore entamées.

(2) Le remboursement portera sur le montant total de la taxe payée pour la ou les séries de trente jours non entamées; aucun remboursement ne sera cependant effectué lorsque le montant remboursable est inférieur à 10 EUR.

Art. 8.– Sont abrogés:

- le règlement grand-ducal du 25 janvier 1968 fixant la taxe de circulation en cas d'utilisation alternative de plusieurs remorques ou semi-remorques par une même personne
- le règlement grand-ducal du 24 décembre 1969 fixant la taxe de circulation de certaines catégories de véhicules automoteurs à usage nécessairement limité
- le règlement grand-ducal du 13 décembre 1979 modifiant le régime fiscal des véhicules automoteurs
- le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994 modifiant le règlement grand-ducal du 24 décembre 1969 fixant la taxe de circulation de certaines catégories de véhicules automoteurs à usage nécessairement limité, tel qu'il a été modifié dans la suite.

Art. 9.– Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2007.

COMMENTAIRE DES ARTICLES*Ad Articles 1 à 7*

S'agissant de textes préexistants, mais reprenant comme fondement légal le „Kraftfahrzeugsteuergesetz“ de 1935, il est jugé utile de publier un texte coordonné, tenant compte des modifications intervenues depuis 1969, sans autres changements.

Ad Article 8

L'article 8 abroge les règlements antérieurs.

Ad Article 9

Cet article précise l'entrée en vigueur.

