



**mouvement
écologique**

Das Klimaschutzgesetz und das Ausführungsreglement zur Subventionspraxis:

Abänderungen durchführen, um die richtigen Signale auf dem Weg zur energetischen Transition zu setzen!

Stellungnahme zum “Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat »

Im vorliegenden Gesetzesprojekt werden vor allem EU-Bestimmungen übernommen. Doch wie so oft liegt ein wichtiger Ermessensspielraum auch auf nationaler Ebene. In einem Ausführungsreglement zum Gesetz werden zudem die neuen Bestimmungen zur Förderung u.a. der E-Wagen und Fahrräder verankert. Insofern ist das vorliegende Projekt mehr als eine reine Fleißübung, sondern durchaus auch von grundsätzlicherer Bedeutung.

Der Mouvement Ecologique sieht – trotz einiger positiver Elemente – zentrale Mängel an der generellen politischen Prioritätensetzung, der Herangehensweise sowie konkreten wichtigen Detailbestimmungen. Diese seien im Folgenden dargelegt, verbunden mit konkreten Änderungsvorschlägen.

„Plateforme pour l'action climat et la transition énergétique“: Das beratende Organ in Sachen Klimaschutz und energetische Transition wird ignoriert ...

Mit dem Klimagesetz von 2020 wurde auch die sogenannte „plateforme pour l'action climat et la transition énergétique“ eingesetzt. Sie besteht aus Vertretern:innen von Arbeitnehmern und Arbeitgebern, der Zivilgesellschaft, Gemeinden u.a.m.

Im Gesetz ist deren Funktion in Artikel 6 wie folgt festgelegt.

« (1) *La Plateforme climat a pour mission :*

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Plattform wurde unter der neuen Regierung sowie dem Minister für Umwelt, Klima und Biodiversität bis dato kein einziges Mal einberufen! Dies, obwohl mehrere Mitglieder beim Ministerium vorstellig wurden und sich für die Einberufung einer Sitzung aussprachen.

Entsprechend wurden auch die so wichtigen Bestimmungen des Klimaschutzgesetzes sowie der Exekutionsbestimmungen im Vorfeld nicht besprochen. Ebenso wenig, wie im Übrigen auch die rezent durchgeführten Abänderungen am nationalen Klimaschutz- und Energieplan.

Dabei liegt doch gerade die große Chance darin, dass im Gremium verschiedene Sichtweisen zum Ausdruck kommen können und entsprechend ein Austausch der verschiedenen Standpunkte stattfinden kann.

E-Mobilität ist grundlegend für die Energietransition – aber vor allem wichtig ist der weitere Ausbau des öffentlichen Transportes sowie der sanften Mobilität

Der Mouvement Ecologique setzt sich für die weitere staatliche Förderung der E-Mobilität ein. Dies aus der grundsätzlichen Überzeugung heraus, dass der Individualverkehr ein Teil der Mobilitätskette ist und ihm eine große Bedeutung bei der Energietransition zukommt.

Aber: es steht unweigerlich fest, dass zum Erreichen der Klimaschutzziele sowie vor allem auch des Ressourcenschutzes eine **Reduktion** des Individualverkehrs unerlässlich ist, angesichts u.a. auch aufgrund des Bevölkerungswachstums. Auch muss es gelingen, den Wettlauf nach immer größeren und stärkeren Wagen zu bremsen.

Insofern drängt der Mouvement Ecologique darauf, dass es oberste Priorität dieser Regierung sein muss, mit aller Kraft und Finanzmitteln den weiteren Ausbau des öffentlichen Transportes und der sanften Mobilität voranzutreiben.

- Dabei stellt sich die Frage, was der Stand der Umsetzung der nationalen Mobilitätsstrategie PNM2035 („plan national de mobilité“) ist. Dieser steckt ja den Rahmen ab für eine nachhaltigere Mobilität in Luxemburg im Jahre 2035 und führt konkrete Umsetzungsschritte an.

Wie steht es mit dem Zeitrahmen der Umsetzung? Denn zur Erinnerung: sogar bei einer integralen Umsetzung dieses Planes wird die Fahrzeugflotte sowie die damit verbundenen negativen Folgen (Staus, Versiegelung ...) weiterhin ansteigen der PNM2035 ist demnach – auch wenn er z.T. ambitiös ist – das minimal zu erreichende Ziel. Wo stehen wir?

- Die Regierung muss zudem mit aller Konsequenz auf EU-Ebene alle Initiativen zu 100 % unterstützen, die dazu beitragen, die sozialen und ökologischen Kriterien beim Abbau von Ressourcen im Allgemeinen (entsprechend auch von Lithium) und deren Wiederverwertbarkeit voranzutreiben.
- Auch die Fortführung und Umsetzung des „programme directeur de l'aménagement du territoire“ ist zwingend. Um dessen Umsetzung ist es ebenfalls sehr ruhig geworden. Dabei ist es ein Konsens, dass eine kohärente Landesplanung die Voraussetzung schlechthin für eine bessere Organisation der Mobilität ist.

Wo bleibt die Strategie für die soziale Transition?

Fakt ist, dass mittels des vorliegenden Gesetzesprojektes bzw. dem Ausführungsreglement bestimmte Finanzhilfen für den Kauf von E-Wagen oder Fahrrädern für finanzschwächere Haushalte weniger reduziert werden sollen, als für Personen mit einem höheren Einkommen.

Dies stellt aber nach Ansicht des Mouvement Ecologique - im Gegensatz zu der Argumentation der Regierung - keine soziale Maßnahme dar.

Die Situation der finanzschwächeren Haushalte verbessert sich ja nicht dadurch, dass ihnen Subventionen nicht im gleichen Ausmaß gestrichen werden, als finanzstärkeren.

Die Regierung ist gehalten – so wie dies auch bereits mehrfach versprochen wurde -, endlich eine Regierungsstrategie auf den Tisch zu legen, wie finanzschwächere Haushalte in der Transition reell und verstärkt unterstützt werden können. Die ökologische Transition kann nur dann gelingen, wenn einkommensschwache Haushalte ZUSÄTZLICH zu den heutigen Instrumenten unterstützt werden. Eine solche Strategie ist überfällig und sollte endlich zur Diskussion gestellt werden.

Den Mut haben, die wirklichen Verschmutzer zur Kasse zu bitten: Neben Bonus- (Subventionen) auch ein Malus-System einführen!

Die Regierung setzt weiterhin auf finanzielle Beihilfen für den Kauf von E-Wagen, auch wenn diese etwas geringer ausfallen sollen als bisher. Diese Hilfen sind nach Ansicht des Mouvement Ecologique auch notwendig, damit die Transition gelingen kann sowie die Luxemburger Klimaschutzziele eingehalten werden können.

Wie wichtig Handeln ist, zeigen ebenfalls die Zahlen: der Transportsektor steht laut Eurostat 2022 verantwortlich für 64,5 % der CO₂-Emissionen und ist damit Hauptverursacher der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen in Luxemburg. Luxemburg hat dabei mit 673 Pkws je 1000 Einwohner:innen die meisten Autos pro Kopf in der EU aufzuweisen.

Aber: andere Länder – wie z.B. Frankreich – machen es vor: Die Zeit ist da, dass Bürger:innen, die durch die Wahl ihres Neuwagens bewusst besonders hohe Emissionen verursachen bzw. besonders viel Energie sowie Ressourcen verbrauchen, auch selbst für die Folgekosten ihres Verhaltens aufkommen müssen. Es kann und darf nicht länger sein, dass diese von der Allgemeinheit übernommen werden!

Fakt ist dabei: Die Hersteller haben ein Interesse daran, dass vor allem überdimensionierte (ressourcen- und energieintensive) Fahrzeuge einen Absatz finden, denn daran verdienen sie weitaus mehr als bei Klein- oder Mittelklassewagen. Dies trifft leider auch zum Teil auf E-Autos zu.

Der Staat muss Maßnahmen ergreifen, um diese Entwicklung einzudämmen! Es kann nicht sein, dass einerseits dazu aufgerufen wird CO₂-, Ressourcen und Energie einzusparen, andererseits aber die Fahrzeugflotte immer ressourcen- und energieintensiver ausgelegt wird! Dies gerade in einem Sektor, in dem sowohl die CO₂-Emissionen als auch der durch angepasste Angebote und Kaufentscheidungen erheblich reduziert werden können.

Der Mouvement Ecologique fordert die Regierung, die politischen Parteien und die Abgeordneten auf, umgehend ein Malus System für besonders CO₂-ausstoßende sowie

schwere / energie- bzw. ressourcenintensive Wagen, , für Luxemburg umzusetzen - dies komplementär zu den Subventionen für E-Wagen.

Frankreich verfügt u.a. über ein derartiges System.

So wird in Frankreich bei der Zulassung von Verbrenner-Autos ab 118 g CO₂/ km (WLTP) eine Abgabe erhoben, welche je nach Emissionen stetig ansteigt. Sie kann mehrere Tausend Euro betragen. Verschärfungen sind 2024 in Kraft getreten, dabei werden auch Abgaben je nach Gewicht erhoben. Weitere Infos unter <https://www.economie.gouv.fr/cedef/malus-vehicules-polluants..>

Bei Neuzulassungen in Luxemburg – also der Immatrikulation - sollen so in Zukunft sowohl vor allem Verbrennerautos mit hohem CO₂-Ausstoß sowie bestimmte E-Autos mit einem besonders hohen Energieverbrauch / erheblichem Gewicht mit einer Abgabe belegt werden. SUVs bei E-Autos mit einem gewissen Verbrauch / Gewicht sind ebenso staatlicherseits zu benachteiligen.

So würde das Verursacherprinzip zumindest teilweise respektiert, da die Käufer:innen für die der Gesellschaft zugefügten Folgekosten aufkommen müssen. Zudem wird darüber hinaus auf eine gewisse abschreckende Wirkung dieser Abgabe gesetzt. Voraussetzung ist, dass die Abgaben

Für Haushalte, die durch Ihre Haushaltszusammensetzung größere Fahrzeuge bis hin zu 7 Personen benötigen, sollen jedoch Ausnahmeregelungen und höhere Grenzwerte eingeführt werden.

CO₂-Steuer: Diskussion über „dérogation temporaire“ jetzt in die Wege leiten!

Die CO₂-Steuer ist anerkanntermaßen ein zentrales Instrument zum Erreichen der Klimaschutzziele. In allen wissenschaftlichen Studien erweist sie sich als unabdingbares finanzpolitisches Lenkungsinstrument.

Die Regierung sieht vor, diese in Luxemburg bis 2026 auf 45.- € pro Tonne zu erhöhen. Es ist wissenschaftlich belegt, dass diese weitaus zu niedrig angesetzt ist und eine höhere Steuer, die sozial abgedeckt ist und deren Einnahmen ebenfalls in die Transition investiert werden, von herausragender Bedeutung wäre.

Die EU plant ab 2027 die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Gebäude- und Straßenverkehrssektor (ETS2 – SEQUE 2). Ziel ist es, dass bis 2030 ein europäischer CO₂-Mindestpreis feststeht. Dieser kann Schätzungen nach zwischen 200.- und 300.- € pro Tonne betragen.

Jedes Land kann nun entscheiden, ob es sich bereits vor 2030 am europäischen System beteiligt oder von einer Ausnahmeregelung profitiert, die besagt, dass Mitgliedstaaten, die bereits eine nationale CO₂-Steuer eingeführt haben und deren Mindesthöhe 45.- € pro Tonne beträgt, erst 2030 einsteigen müssen.

Luxemburg will in einer ersten Phase nicht in den ETS2 einsteigen und muss dies nun erst 2030 machen. Ab dann gilt der europäische Preis für eine Tonne CO₂ europaweit.

In den Augen des Mouvement Ecologique ist dies ein riskantes Spiel. Dies bringt mit sich, dass es – wenn die nationale CO₂-Steuer nicht deutlich bis 2030 erhöht wird – zu einem Preisschock kommen könnte. Die derzeit zu erwartende Differenz, die in dem Falle wo die Luxemburger CO₂-Steuer nicht stärker graduell erhöht werden würde, eintreten wird, würde erfordern, dass die Steuer in kürzester Zeit von 45.- € pro auf z.B. 200.- oder 300.- € pro Tonne ansteigen müsste. Eine solche erhebliche Preisentwicklung in kurzem Zeitrahmen würde bei breiten Kreisen der Bevölkerung sicherlich auf fehlende Akzeptanz stoßen.

Es ist deshalb aus ökologischer, sozialer und ökonomischer Sicht unabdingbar, auch in diesem Bereich eine mittelfristige Strategie zu entwickeln! Im vorliegenden Gesetzesentwurf wird auf die Problematik hingewiesen, jedoch nicht dazu Stellung bezogen...

Wichtig wäre es nach Ansicht des Mouvement Ecologique **bereits jetzt die CO₂-Steuer graduell stärker steigen zu lassen, somit die Energietransition zu unterstützen und den Umstieg auf den europäischen Preis abzufedern**. Wichtig ist es ebenfalls, einen transparenten Diskussionsprozess über diese Thematik in die Wege zu leiten.

Ein weiteres Argument für eine Erhöhung der aktuell geplanten CO₂-Steuer sind die Entwicklungen in der Grenzregion. Denn die im nationalen Klima- und Energieplan vorgesehenen Reduktionen der CO₂-Emissionen können gemäß STATEC nur dann erreicht werden, wenn der Preisunterschied bei den Treibstoffen zwischen Luxemburg und den Nachbarländern weiterhin gering bleibt. Da nunmehr aber Anfang des Jahres Deutschland die CO₂-Steuer auf 45.-€ pro Tonne erhöht hat, wird der Treibstoff in Luxemburg wieder erheblich billiger, was den Tanktourismus erneut befeuern würde. Dies schwächt die Wirkung der Luxemburger CO₂-Steuer bedeutend ab. Somit besteht die reelle Gefahr, dass ohne zusätzliche Erhöhung der CO₂-Steuer der nationale Klima- und Energieplan nicht eingehalten werden kann.

Datenlage für kommunale CO₂-Bilanzierungen optimieren

U.a. der Klimapakt 2.0 sieht die Erstellung von kommunalen CO₂-Bilanzen vor. Seit Jahren aber ist bekannt, dass deren Erstellung z.T. an nicht zugänglichen Daten scheitert. Dabei sind diese zumindest teilweise verfügbar (u.a. Finanzministerium). Derzeit dürfen diese jedoch aus Datenschutz- respektive Steuergeheimnis-Gründen nicht an die Gemeinden, an Ministerien oder die Ersteller der Bilanzierungen übermittelt werden. Das Klima-Bündnis Lëtzebuerg macht seit Jahren auf dieses Problem aufmerksam. Da es gemäß Aussagen der Steuerverwaltung zulässig ist, Daten unter bestimmten festgelegten Bedingungen weiterzuvermitteln, wenn dies eindeutig in einem Gesetz geregelt ist, tritt der Mouvement Ecologique für eine entsprechende Regelung im vorliegenden Klimagesetz ein. Ansonsten wird die für das Erreichen der Klimaziele essenzielle Erstellung von kommunalen Bilanzen weiterhin unzufriedenstellend bleiben.

Subventionen beibehalten und optimieren

Der Mouvement Ecologique wird nicht zu allen Aspekten des Gesetzprojektes bzw. des Exekutionsreglementes Stellung nehmen, wie z.B. der Tatsache, dass die Vorgaben des „*plan d'action social*“ doch recht lapidar sind oder es nicht klar ist, welches Ministerium hier die Federführung übernehmen soll.

Grundsätzlich begrüßt der Mouvement Ecologique eine Reihe von Neuerungen bei den Subventionen, z.B. betreffend die Förderung von Cargobikes, als auch Lastenräder bezeichnet, E-Ladegeräten, von E-Gebrauchtwagen u.a.m.

Folgende Verbesserungsvorschläge seien jedoch dargelegt zu den „*Amendements gouvernementaux au projet de loi no 8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.* » bzw. dem « *Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 7 mars 2019* »

- *Portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO2*
- *Modifiant l'arrêté grand-ducal modifiée du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques* » :

Keinen Einbruch in dem Verkauf von E-Wagen riskieren – Technologie weiter unterstützen!

Die Analyse des Mouvement Ecologique beruht auf folgenden Überzeugungen:

- Es geht bei der Subventionspraxis der E-Wagen in erster Linie nicht darum, die Autoflotte als solche zu unterstützen, sondern die Einführung einer neuen wichtigen Technologie, die von äußerster Relevanz für die Energietransition ist, zu gewährleisten. Leider hat, und das zeigen die Verkaufszahlen, diese Technologie zwar an Akzeptanz gewonnen, noch aber liegt ein weiter Weg vor ihr.
- Bei der Überarbeitung der Subventionen gilt es die besonders energiesparenden E-Autos zu fördern, gerade auch kleinere Modelle. Denn ihnen gehört die Mobilität der Zukunft. Aber: eine konsequente Förderung darf – zumindest in einer Übergangsphase - nicht zu sehr auf diese Fahrzeugflotte begrenzt werden. In der Tat besteht dann das große Risiko, dass die Kunden – welche eher einen Mittelklassewagen kaufen möchten -, erneut für einen Verbrenner optieren werden. Dies wäre aus Klimaschutzsicht höchst problematisch.
- Fakt ist, dass es immer noch ein relevantes Preisdifferenzial zwischen Verbrennerwagen und E-Wagen gibt. Entsprechend ist es nach Ansicht des Mouvement Ecologique zu früh, die Förderung zu selektiv zu gestalten. Denn in der Tat, gilt es auch die sogenannte „Mittelschicht“ noch zu erreichen.

- Nicht zuletzt hat die Regierung keine fachlichen Berechnungen / Argumente vorgelegt, warum die Beträge der Subventionen nun in dem vorgeschlagenen Ausmaß zu diesem Zeitpunkt bzw. in diesem Ausmaß abgeändert werden sollen. Weder wird dargelegt, wie die Höhe zustande kam, noch wird aufgrund ökonomischer Berechnungen (u.a. Preis-Elastizität) aufgewiesen, dass die Abänderungen der Subventionen nicht zu einem Einbruch beim Einkauf von E-Wagen führen wird.

Entsprechend tritt der Mouvement Ecologique für wesentliche Abänderungen am Regierungsentwurf ein. Die E-Mobilität muss während einem gewissen Zeitrahmen weiter konsequent unterstützt werden - die von dieser Regierung geplanten Einbrüche sind als äußerst problematisch anzusehen.

Der Mouvement Ecologique tritt durchaus dafür ein, dass diese höhere Subventionspraxis nach einem gewissen Zeitrahmen reduziert und sozial differenzierter gestaltet werden soll. Allerdings ist er der Überzeugung, dass der Zeitpunkt noch nicht reif ist.

- **Keine Reduktion der Prämie für E-Wagen bis 16 kWh/100 km um 2.000.- €: heutige Prämie von 8.000.- € beibehalten**

Die Regierung beabsichtigt, die Prämie von derzeit 8.000.- € auf 6.000.- € für Wagen mit einem Energieverbrauch von weniger als 16 kWh/100 km zu reduzieren sowie auf 3.000.- € für Wagen mit einem Verbrauch zwischen 16 kWh/100 km und 18 kWh/100km zu beschränken. Der Mouvement Ecologique spricht sich zu diesem Zeitpunkt aus den genannten Gründen gegen die beiden Abänderungen aus.

Angemerkt sei, dass der Mouvement Ecologique die Regierung bereits vor Wochen aufgefordert hat, Berechnungen offen zu legen, inwiefern die Reduktion der Subvention zur Folge haben könnte, dass weniger Haushalte E-Wagen kaufen.

Bleibt anzumerken, dass sehr wenige E-Wagen unter diese Kategorie fallen.

- **Keine Reduktion der Prämie für E-Wagen zwischen 16 kWh/100 km und 18 kWh/100 km von 8.000.- € auf 3.000.- €. Prämie lediglich von 8.000.- € auf 6.000.- € reduzieren**

Fakt ist, dass die Auswahl an Wagen unter 16 kWh/100 km noch sehr begrenzt ist, aber ein größerer Teil an energiesparenden E-Wagen zwischen 16 kWh /100 km und 18 kWh/100 km anzusiedeln ist. Deshalb soll die finanzielle Unterstützung für Wagen mit einem Verbrauch zwischen 16 kWh/100 km und 18 kWh/100km zwar etwas reduziert werden – um den „Attrait“ für den Kauf von noch energiesparenderen PKWs zu fördern – aber auf keinen Fall in diesem Ausmaß. Eine Kürzung auf 6.000.- € wäre zulässig, aber keine höhere.

- **Ist die Prämie für Gebrauchtwagen ausreichend?**

Der Mouvement Ecologique begrüßt grundsätzlich, dass diese Prämie eingeführt wird, stellt sich aber die Frage, ob sie ausreichend hoch ist. Auf welchen Berechnungen fußt auch die Festlegung dieses Betrages?

- **Kauf eines Neuwagens nur alle 5 Jahre unterstützen**

Bei Fahrrädern gilt die Bestimmung, dass man nur alle 5 Jahre in den Genuss einer Prämie kommen kann. Dies gilt nicht bei E-Wagen. Dabei gilt es gerade auch den Wahn nach dem „immer neuesten Automodell“ einzudämmen. Denn der Energie- und Umweltverbrauch der Fahrzeugflotte entsteht ja nicht nur beim Fahren, sondern auch bei der Herstellung. Der Mouvement Ecologique setzt sich für eine ähnliche Bestimmung wie bei den Fahrrädern ein.

Zitiert sei aus dem Gutachten der „Chambre des Salariés“ vom 10.7.2024:

„13. Tandis que notre Chambre soutient cette modification, nous nous demandons s’il ne faudrait pas également limiter à quelle fréquence une personne peut bénéficier aux aides financières pour véhicules électriques. En effet, en ce qui concerne les aides pour vélos et pedelecs, le recours à l’aide est limité à une fois tous les 5 ans. Or, aucune disposition similaire existe actuellement en relation avec les aides pour véhicules électriques, tandis que leur production coûte énormément en ressources naturelles et qu’il faudrait généralement éviter que certains bénéficiaires accumulent plusieurs voitures (et donc plusieurs aides) respectivement changent de voiture tous les 3 ans.

(...) 15. En outre, le fait qu’une personne physique peut profiter de facto infiniment de cette aide financière est non seulement socialement injuste (un ménage à faible revenu n’a pas les moyens pour s’acheter une nouvelle voiture électrique tous les ans), mais risque également de soutenir le gaspillage de ressources naturelles d’autant plus que le marché de l’occasion est actuellement de facto inexistant. »

- **Sonderregelung für kinderreiche Haushalte überdenken**

Zitiert sei erneut aus dem Gutachten der CSL vom Juli dieses Jahres:

„77. En ce qui concerne l’exception prévue pour les familles nombreuses, nous regrettons de constater qu’un ménage monoparental avec 3 enfants à charge (ce qui est également « une famille nombreuse ») ayant in fine les mêmes besoins en matière de mobilité qu’un couple avec 3 enfants serait exclu de l’aide vu que le demandeur doit être une personne physique faisant partie d’un ménage qui se compose d’au moins cinq personnes. Ainsi, nous demandons que la taille du ménage qui est nécessaire pour accéder à cette aide financière soit réduite à 4 personnes (1 adulte + 3 enfants) pour les ménages monoparentaux. »

September 2024