

Objet: Projet de règlement grand-ducal

- 1) portant introduction d'une aide financière aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO₂ ;**
- 2) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 concernant l'octroi d'une aide financière et d'une prime à la casse aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO₂. (4081MST)**

*Saisine : Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures
Département de l'environnement (11 janvier 2013)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le régime d'aides financières en matière de promotion de certains types de véhicules actuellement en place a pris fin au 31 décembre 2012, la date de première mise en circulation d'une voiture tombant sous le régime d'aides étant déterminante afin de pouvoir profiter des aides afférentes. A travers le projet de règlement grand-ducal sous avis, **le Gouvernement propose de reconduire la prime CAR-e en 2013, tout en la réservant de manière exclusive aux véhicules électriques.** Cette réorientation du programme d'aides est, selon l'exposé des motifs, en accord avec la volonté affichée par le Gouvernement de promouvoir davantage la filière de l'électro-mobilité. En effet, dans le courant de l'année 2011, une étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électro-mobilité au Luxembourg a été lancée et a abouti à l'articulation d'un concept d'infrastructure publique de recharge de véhicules électriques, ayant pour objectif de contribuer au développement de la mobilité électrique. La mise en œuvre de ce projet devrait débiter à fin 2013/début 2014.

Le projet de texte avisé propose donc de **reconduire d'une année la prime CAR-e d'un montant de 5.000 EUR pour les voitures propulsées exclusivement par un moteur électrique** (voitures électriques pures) **ainsi que pour les voitures électriques hybrides chargeables de l'extérieur** (voitures hybrides « plug-in »), sous condition qu'elles émettent moins de 60 grammes de CO₂ par km parcouru. Sont donc dorénavant exclues du système d'aides les voitures non-électriques à faible émission de CO₂ et les primes afférentes de 750 EUR et 1.500 EUR telles que définies par l'article 2 du règlement grand-ducal prolongeant et amendant le régime d'aides ayant expiré au 31 décembre 2012, soit celui du 16 décembre 2011¹. En outre, le projet de règlement grand-ducal sous avis propose d'étendre le régime d'aides aux camionnettes électriques pures et électriques hybrides chargeables de l'extérieur.

Enfin, **l'aide de 1.000 EUR pour les quadricycles électriques**, instaurée fin 2011 par le règlement grand-ducal du 16 décembre 2011 précité, **est également prolongée d'une année.**

¹ Règlement grand-ducal du 16 décembre 2011 1) portant introduction d'une aide financière aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO₂ 2) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 19 décembre 2008 a) modifiant le règlement grand-ducal du 5 décembre 2007 concernant l'octroi d'une aide financière aux personnes physiques pour la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO₂ b) portant introduction d'une aide financière pour la promotion des appareils électroménagers réfrigérants à basse consommation d'énergie (A++) 3) portant introduction d'une aide financière pour la promotion des quadricycles électriques.

Appréciation générale du projet de règlement grand-ducal

Le tableau ci-après résume le positionnement de la Chambre de Commerce à l'égard du projet de règlement grand-ducal sous avis.

	Incidence
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+
Impact financier sur les entreprises	0
Simplification administrative	+
Impact sur les finances publiques	+
Développement durable	+

Appréciations :	++	:	très favorable
	+	:	favorable
	0	:	neutre
	-	:	défavorable
	--	:	très défavorable
	n.a.	:	non applicable

Aux yeux de la Chambre de Commerce, l'impact financier sur les entreprises est neutre. D'une part, les entreprises issues de la chaîne de valeur fabricant et commercialisant des modèles de voitures et de camionnettes électriques et hybrides bénéficient positivement des modifications apportées au système d'aides CAR-e, contrairement à celles issues d'une chaîne de valeur plus traditionnelle. D'autre part, les entreprises bénéficiant elles-mêmes de primes CAR-e pour leurs propres flottes de voitures et de camionnettes commerciales et/ou professionnelles, ne sont *a priori* pas impactées négativement par le changement de paradigme du système d'aides, à condition qu'elles adaptent leurs flottes en fonction au moment de les renouveler.

L'impact potentiel sur le développement durable et, particulièrement, sur les nouveaux objectifs de mobilité électrique du Gouvernement est *a priori* favorable. De plus, comme expliqué dans l'exposé des motifs, l'exclusion du système d'aides des voitures non-électriques à faible émission permet d'abaisser sensiblement le coût de la prime CAR-e sur le budget de l'Etat et a donc un impact favorable sur les finances publiques : le budget du système d'aides est estimé à 2,2 millions EUR pour l'année 2013 selon l'exposé des motifs, contre environ 7,0 millions EUR par an en moyenne par le passé². L'exclusion de différentes catégories de voitures non-électriques du système d'aides permet en outre de simplifier ledit système, ainsi que sa lisibilité. Elle a donc un impact également favorable en matière de simplification administrative.

Enfin, la compétitivité de l'économie luxembourgeoise pourrait bénéficier, du moins en théorie, du nouveau système d'aides, à condition que ce dernier soit accompagné d'une politique cohérente de mobilité électrique et d'infrastructure publique. En effet, un *know how* certain pourrait être accumulé en matière de mobilité électrique au Grand-Duché et pourrait être exporté à l'étranger à l'avenir, notamment à travers des services de consultance.

² Voir exposé des motifs, pp. 2 et 3 : 19,5 millions EUR ont été déboursés de 2007 à début novembre 2012 pour les primes CAR-e et 15,2 millions EUR ont été déboursés de 2007 à début novembre 2012 pour les primes CAR-e plus à la casse, soit un montant total de 34,7 millions EUR sur une période de cinq années.

Considérations générales

Remarque quant à la forme

La Chambre de Commerce se doit de critiquer les délais résolument insuffisants laissés aux instances de consultation, dont la Chambre de Commerce, afin d'analyser et de commenter les régimes d'aides tels que la prime CAR-e. L'année précédente déjà, la Chambre de Commerce avait été saisie tardivement pour avis concernant le renouvellement de la prime CAR-e pour l'année 2012, et le règlement grand-ducal afférent avait quasiment été publié de façon concomitante au Mémorial.

Concernant le projet de règlement grand-ducal sous avis, les auteurs déclarent par ailleurs que « *considérant le souci de permettre l'application de ces dispositions réglementaires à compter du 1^{er} janvier 2013, préalablement au festival automobile au cours duquel un très grand nombre de commandes de voitures est opéré, il est proposé d'invoquer la procédure d'urgence pour l'adoption du présent projet de règlement grand-ducal* ». Etant donné que l'expiration du dispositif posé par la prime CAR-e au 31 décembre 2012 est connue depuis environ un an, il n'est pas justifié, aux yeux de la Chambre de Commerce, d'invoquer la procédure d'urgence ; la saisine tardive pour avis de la Chambre de Commerce relevant plus d'une carence des autorités compétentes que d'événements dûment circonscrits justifiant l'invocation de cette procédure.

Concernant la prime CAR-e

La Chambre de Commerce partage entièrement la volonté des autorités publiques d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de promotion des énergies renouvelables.

Elle répète depuis longtemps dans ses avis, qu'afin de pouvoir réaliser ces objectifs de manière efficace et efficiente, le fait de subsidier massivement, et sur un laps de temps conséquent, certains produits qui sont pourtant dotés d'un standard écologique élevé, ne véhicule guère les bons messages aux consommateurs. Ces derniers font leurs choix notamment en fonction du prix et il suffirait qu'un subside soit discontinué pour que ces choix de consommation se portent potentiellement vers un autre produit moins onéreux, mais également moins éco-compatible. Ainsi, en cas de pérennisation, un subside ne crée qu'un différentiel de prix artificiel, fausse la concurrence et, partant, revêt une certaine distorsion dans les comportements d'achat des consommateurs.

Pour ces raisons, **la Chambre de Commerce se réjouit de la réorientation des subsides CAR-e en faveur des véhicules électriques de manière exclusive**, telle que prévue par le projet de règlement grand-ducal avisé. Grâce à cette réorientation, le dispositif posé par la prime CAR-e est non seulement adapté aux évolutions technologiques et aux priorités nationales, mais il s'éloigne également d'une politique de subsides « pure et dure ».

En effet, le déploiement d'une infrastructure publique de recharge de véhicules électriques parallèlement à la mise en place de subsides ciblés permet, du moins en théorie, qu'en cas d'arrêt et/ou de diminution forte de ces subsides, les consommateurs ne changent pas dramatiquement de comportement de consommation ou, dans le cadre du texte sous avis, de choix de moyen(s) de mobilité. A condition que l'infrastructure de chargement électrique soit adaptée aux conditions de circulation et aux besoins des utilisateurs de la route et qu'une politique cohérente de mobilité électrique fasse ses preuves dans un avenir

proche, un éventuel déphasage futur des subsides mis en place par le projet de texte avisé, ne devrait précipiter aucun retour vers des comportements moins éco-compatibles.

La Chambre de Commerce se réjouit donc que ses appels aient été entendus et elle appelle à un abandon progressif de politiques de subventionnement systématiques dans d'autres domaines environnementaux, ceci en faveur d'une politique décourageant davantage des comportements d'achat sous-optimaux d'un point de vue environnemental.

La Chambre de Commerce invite par ailleurs les autorités à évaluer, au plus tard en automne de l'année 2013, les effets de leur politique de subsides des véhicules électriques sur les comportements d'achat des consommateurs. Les faits saillants de cette analyse devraient faire partie intégrante de l'exposé des motifs d'un futur projet de règlement grand-ducal prorogeant, voire modifiant ou discontinuant lesdites aides.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, il est déraisonnable de privilégier une approche qui consiste à mécaniquement reconduire des dispositifs d'aides sans que des évaluations n'aient été conduites quant à leur(s) effet(s) (critère d'efficacité) ou leur aptitude à contribuer aux objectifs recherchés (critère de pertinence), tout en minimisant l'effet budgétaire afférent (critère d'efficacité). Or, dans le cadre du présent texte, l'élément déclencheur de l'arrêt des subsides pour les véhicules non-électriques semble davantage être dû au contexte budgétaire actuel plus que difficile que la résultante d'une véritable analyse de fond objective et dûment articulée.

Enfin, au vu des considérations énoncées *supra*, la Chambre de Commerce entend suivre attentivement le déploiement d'infrastructure publique de recharges de véhicules électriques et de mobilité électrique, qu'elle commentera de manière plus subséquente dans ses avis futurs. Seule la mise en place d'infrastructures adaptées aux besoins des usagers en conjonction avec une politique de subsides ciblée permettra au Luxembourg d'atteindre ses objectifs d'éco-mobilité et de développement durable.

Concernant la promotion des quadricycles électriques

Dans son avis³ commentant l'avant-projet grand-ducal qui a débouché sur le règlement grand-ducal du 16 décembre 2011 précité, la Chambre de Commerce s'interrogeait déjà sur la pertinence de l'introduction d'une aide pour les quadricycles électriques.

A l'époque, les auteurs de l'avant-projet de règlement grand-ducal ayant débouché sur le règlement grand-ducal du 16 décembre 2011 tablaient sur l'immatriculation de 75 quadricycles électriques en 2012. Selon l'exposé des motifs, il semblerait que 84 de ces véhicules aient finalement été immatriculés 2012. Considérant le prix d'acquisition élevé des quadricycles électriques et considérant le fait que ces véhicules représentent souvent le 2^e, voire le 3^e véhicule dans un ménage donné, une aide de 1.000 EUR dans leur chef pourrait avoir un effet social pervers en vertu duquel seuls les consommateurs pouvant se permettre l'acquisition d'un tel engin peuvent, *in fine*, profiter de l'aide publique afférente. Les 84 acquéreurs de quadricycles électriques en 2012 ont-ils réellement eu besoin d'une subvention ? Auraient-ils renoncé à leur achat en absence d'une telle subvention ? Seule une étude d'évaluation conduite sous des critères de pertinence, d'efficacité et d'efficacité ou, au moins, un audit exhaustif et critique des subsides existant en matière environnementale, peut répondre à de telles questions.

³ Voir avis de la Chambre de Commerce n°3929 du 5 décembre 2011 sur le site de la Chambre de Commerce, www.cc.lu.

Pour cette raison, la Chambre de Commerce appelle à ce qu'un exercice de radiographie et d'évaluation de l'ensemble des subsides et aides financières qui existent en matière environnementale, soit conduit dans un avenir proche. Un tel exercice d'autocritique devrait permettre aux décideurs politiques de conclure si certaines aides financières remplissent leurs objectifs et si, le cas échéant, d'autres outils plus pertinents ne seraient pas aptes à conduire à des résultats comparables en matière environnementale, tout en continuant de faire baisser le coût afférent à charge du budget de l'Etat.

* * *

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

MST/TSA