

## **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 rechargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub>**
- 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 CO<sub>2</sub>**

- I. Exposé des motifs**
- II. Texte du projet**
- III. Commentaire des articles**
- IV. Fiche financière**
- V. Fiche d'impact**

## I. Exposé des motifs

### **Le régime d'aides actuellement en place (prime CAR-e)**

Par le règlement grand-ducal du 5 décembre 2007, le gouvernement a introduit un système de subventions pour encourager la promotion des voitures à personnes à faibles émissions de CO<sub>2</sub>.

Réservée dans un premier temps aux personnes physiques propriétaires d'une voiture, cette aide financière de **750 €** intitulée prime CAR-e a été étendue aux personnes morales de droit privé par le règlement grand-ducal du 19 décembre 2008 modifiant le règlement grand-ducal du 5 décembre 2007 précité.

Le règlement grand-ducal du 11 décembre 2009 modifiant à nouveau le règlement grand-ducal du 5 décembre 2007 a prolongé la prime CAR-e pour l'année 2010, avec toutefois un seuil des émissions de CO<sub>2</sub> abaissé à 110 g/km pour les voitures mises en circulation à partir du 1<sup>er</sup> août 2010. Par ailleurs, moyennant une prime CAR-e doublée à **1 500 €**, il a été décidé de créer une incitation supplémentaire pour les voitures les plus économes en carburant (émissions de CO<sub>2</sub> ne dépassant pas 100 g/km) et dont la première mise en circulation a lieu en 2010. Les voitures électriques étaient couvertes par cette prime de 1 500 €.

Par le règlement grand-ducal du 17 décembre 2010 la prime CAR-e a été prolongée pour l'année 2011, avec des seuils des émissions de CO<sub>2</sub> revus à la baisse de chaque fois 10 g/km (100 g/km au lieu de 110 g/km pour la prime de 750 € ; 90 g/km au lieu de 100 g/km pour la prime de 1 500 €) pour les voitures mises en circulation pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> août 2011. Par ailleurs, le montant de la prime CAR-e a été augmenté à **3 000 €** pour les voitures 100% électriques. Afin d'éviter de discriminer d'autres technologies propres, l'obtention de la prime de 3 000 € a été liée au respect du seuil de 60 g de CO<sub>2</sub>/km permettant ainsi à des voitures hybrides « plug-in » de profiter également de la prime de 3 000 €.

Enfin, le règlement grand-ducal du 16 décembre 2011 a reconduit d'une année supplémentaire la prime CAR-e avec les mêmes seuils des émissions de CO<sub>2</sub> en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2011 (100 g/km pour la prime de 750 € ; 90 g/km pour la prime de 1 500 €). Pour les voitures électriques ainsi que pour les voitures émettant moins de 60 g/km de CO<sub>2</sub>/km l'incitation financière a été augmentée à **5 000 €**. Par la même occasion, une aide financière spécifique a été introduite, d'un montant de 1 000 €, pour les quadricycles électriques mis en circulation pour la première fois au courant de l'année 2012.

### **Bilan provisoire**

#### **(a) évolution des émissions de CO<sub>2</sub>**

Ensemble avec les autres mesures mises en place par le gouvernement (restructuration de la taxe sur les véhicules routiers selon des critères environnementaux, relèvement progressif des accises prélevées sur les carburants routiers (« Kyoto-cent »), campagnes de sensibilisation), les primes CAR-e et CAR-e plus ont contribué à une augmentation sensible des parts de marché des voitures à faible consommation de carburant.

- **36 %** des voitures immatriculées durant les 10 premiers mois<sup>1</sup> de 2012 présentent des émissions inférieures ou égales à **120 g de CO<sub>2</sub>/km**, contre 30,5% en 2011,

<sup>1</sup> Période 1<sup>er</sup> janvier – 19 novembre 2012

31,7% en 2010, 26,1% en 2009, 17,9 % en 2008, 11,9 % en 2007, 10,1% en 2006 et 9,2% en 2005.

- Les parts de marché du segment des voitures de moins de **110 g de CO<sub>2</sub>/km** continuent de progresser : Elles représentent **22,4%** durant les 10 premiers mois de 2012, contre 19,5% en 2011, 15,3% en 2010 et 7,5% en 2009.
- L'introduction au 1<sup>er</sup> janvier 2010 de la prime CAR-e doublée à 1 500 € n'est pas non plus restée sans effet : sur les 10 premiers mois de l'année en cours, les voitures dont les émissions de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas **100 g/km** représentent **13,1%** des parts de marché, soit 16 fois plus qu'en 2009 ! Depuis le 1<sup>er</sup> août 2011, le seuil de 100 g/km est d'application pour l'obtention de la prime de 750 €.
- L'abaissement récent (1<sup>er</sup> août 2011) du seuil des émissions pris en compte pour l'obtention de la prime CAR-e de 1 500 € de 100 g/km à 90 g/km commence également à se faire ressentir : les parts de marché du segment des voitures de moins de **90 g de CO<sub>2</sub>/km** représentent désormais 3,8% des nouvelles immatriculations, chiffre relativement modeste bien que 12 fois supérieur à celui de 2010.

Cette augmentation des parts de marché des voitures économes en carburant se traduit aussi par une tendance à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des voitures neuves immatriculées chaque année. Cette valeur moyenne, pour l'année 2012 (janvier – mi-novembre), s'élève à **139,1 g de CO<sub>2</sub> par km** parcouru, en baisse de 2,8% par rapport à la valeur moyenne des voitures nouvellement immatriculées en 2011 et même de 16,2% par rapport à 2007.

A titre de comparaison, les émissions moyennes de l'ensemble des voitures en circulation au 19 novembre 2012 s'élèvent à **157,1 g de CO<sub>2</sub> par km** parcouru. Elles ont baissé de 13,4% par rapport à la valeur moyenne de l'ensemble des voitures en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Cette baisse s'explique aussi en partie par le fait que les voitures diesel, en moyenne plus économes en carburant et donc à émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles que les voitures essence, prennent une place de plus en plus importante dans le parc automobile national au cours du temps (44,6% au 1<sup>er</sup> janvier 2005 contre 65,4% au 19 novembre 2012).

Malgré ces évolutions encourageantes, les efforts de réduction à accomplir restent considérables, sachant que le règlement communautaire (s'appliquant aux constructeurs) adopté en décembre 2008 retient un seuil de 130 g de CO<sub>2</sub>/km pour le niveau d'émission moyen des voitures particulières neuves d'ici 2015 (introduction progressive de 2012 à 2015), ainsi qu'un seuil de 95 g/km pour 2020.

Par ailleurs, il convient de noter que le paquet climat adopté également en décembre 2008 fixe un objectif ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le Luxembourg (-20 % en 2020 par rapport à 2005), tout en limitant à partir de 2013 les possibilités de recours aux crédits externes. Le Luxembourg a donc intérêt à continuer à mobiliser les potentiels de réduction des émissions se présentant au niveau national.

#### **(b) nombre de demandes de subvention introduites et coût y relatif**

Début novembre 2012, la situation se présente comme suit :

- Prime CAR-e : plus de 25 000 demandes introduites  
Plus de 21 300 paiements ont été effectués pour un montant total de 19,5 millions €.
- Prime à la casse CAR-e plus : plus de 7 500 demandes introduites

Près de 7 000 paiements ont été effectués pour un montant total de 15,2 millions, y inclus la part prime CAR-e dont bénéficient quelques deux tiers des voitures.

A noter qu'une bonne partie des dossiers de demande relatifs aux voitures commandées lors du festival automobile 2012 n'était pas encore parvenue à l'Administration de l'environnement début novembre, sachant que le requérant de l'aide doit être en possession de la voiture pendant au moins 7 mois avant de pouvoir soumettre sa demande.

### **Poursuite de la prime CAR-e au-delà du 31.12.2012**

Le régime d'aide actuellement en place prend fin au 31 décembre 2012, la date de première mise en circulation de la voiture étant déterminante.

En rapport avec une éventuelle poursuite, le programme gouvernemental mentionne :

*« Parmi les mesures déjà mises en œuvre, le Gouvernement décidera, sur une base annuelle, de la poursuite respectivement de la réarticulation des programmes d'aides pour l'achat de voitures émettant moins de CO<sub>2</sub>, en tenant compte de l'évolution technologique ».*

Au vu des résultats encourageants enregistrés, le gouvernement a jugé opportun 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 aussi en accord avec la volonté affichée par le Gouvernement de promouvoir davantage la filière de l'électromobilité. En effet, courant 2011 une étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électro-mobilité au Luxembourg a été lancée. Cette étude proposera un concept pour une infrastructure publique de recharge pour les véhicules électriques et devrait ainsi contribuer au développement de la mobilité électrique. Sa mise en œuvre devra débuter fin 2013 / début 2014.

Le présent projet de règlement propose ainsi de reconduire d'une année la prime CAR-e d'un montant de 5 000 € 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 g/km de CO<sub>2</sub>/km. Il est par ailleurs proposé d'étendre le régime d'aides aux camionnettes électriques pures et électriques hybrides chargeables de l'extérieur. Enfin, l'aide instaurée fin 2011 pour les quadricycles électriques (1 000 €) sera également prolongée d'une année. Sont visés les véhicules mis en circulation pour la première fois durant l'année 2013.

Il va de soi que l'obtention de cette prime de 1 000 € respectivement de 5 000 € restera liée à une obligation, pour le propriétaire de la voiture ou, en cas de leasing, pour le détenteur de la voiture, de souscrire à un contrat de fourniture d'électricité verte au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande de la prime.

A l'heure actuelle, quelques 87 voitures électriques (36 au 1<sup>er</sup> janvier 2012), 23 camionnettes électriques (6 au 1<sup>er</sup> janvier 2012) et 84 quadricycles électriques (11 au 1<sup>er</sup> janvier 2012) sont immatriculés au Grand-Duché.

Soucieux d'éviter une « exportation » des subventions étatiques, la durée de détention minimale de 7 mois restera d'application.

Plutôt que de procéder à une modification ponctuelle de certains articles de la réglementation actuellement en vigueur (le *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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.), il est proposé de préparer un nouveau projet de règlement grand-ducal, lequel ne reprend que les dispositions du règlement du 16 décembre 2011 précité qui seront encore d'application pour les voitures nouvellement immatriculées en 2013. Cette manière de procéder permet une meilleure lisibilité du texte du projet de règlement grand-ducal.

A noter enfin que 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 CO<sub>2</sub>, lequel concerne les voitures mises en circulation au plus tard le 31 décembre 2011, prévoyait que les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt 7 mois après la mise en circulation de la voiture et au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2012. Il en résulte que les bénéficiaires potentiels de l'aide dont la voiture a été immatriculée pour la 1<sup>ère</sup> fois fin 2011 ne disposent que d'un laps de temps relativement court pour introduire leur demande. Sachant que plus de 200 dossiers de demande sont parvenus à l'Administration de l'environnement durant le mois d'octobre, il est proposé de prolonger le délai d'introduction des demandes de trois mois supplémentaires jusqu'au 31 décembre 2012 inclus, de manière à pouvoir régulariser ces dossiers.

Conformément à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, les aides financières continueront d'être portées à charge du fonds de financement des mécanismes de Kyoto.

Considérant le souci de permettre l'application de ces dispositions réglementaires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, préalablement au festival automobile 2013 et au cours duquel un 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.

## II. Texte du projet

### 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 CO<sub>2</sub>
- 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 CO<sub>2</sub>

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

Vu la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ;

Les avis de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce ayant été demandés ;

Vu l'article 2(1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

#### **Art. 1<sup>er</sup>.**

- (1) Il est créé dans les limites des crédits disponibles, et dans les conditions développées ci-après, une aide financière qui peut être allouée aux personnes visées au paragraphe (2) du présent article pour l'acquisition d'un des véhicules suivants :
- voiture automobile à personnes électrique pure ou électrique hybride chargeable de l'extérieur dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 60 g de CO<sub>2</sub>/km,
  - camionnette électrique pure ou électrique hybride chargeable de l'extérieur dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 60 g de CO<sub>2</sub>/km,
  - quadricycle électrique homologué comme véhicule L7
- dénommés ci-après « véhicule(s) ».

Les émissions de CO<sub>2</sub> dont il y a lieu de tenir compte sont celles correspondant au

cycle d'essai standardisé combiné / mixte telles que reprises soit à la rubrique 49. du certificat de conformité communautaire tel que défini à l'annexe IX de la directive modifiée 2007/46/CE, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur de la voiture automobile à personnes ou de la camionnette, ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule électrique pur, l'aide financière prévue au paragraphe (1), alinéa 1 du présent article ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de leasing, a souscrit au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables.

- (2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires d'un des véhicules mentionnés au paragraphe (1) immatriculés au Grand-Duché. Dans le cas d'un contrat de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de leasing, à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Grand-Duché. Les personnes morales de droit public n'ont pas droit à l'aide financière au titre du présent règlement.
- (3) L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.
- (4) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les sept mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à 12 mois. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de leasing est inférieure à 7 mois.

## **Art. 2.**

L'aide financière est allouée par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. Le montant de l'aide financière s'élève à 1.000 € pour un quadricycle et à 5.000 € pour une voiture automobile à personnes ainsi que pour une camionnette.

## **Art. 3.**

- (1) L'aide financière prévue au paragraphe (1) de l'article 1<sup>er</sup> est allouée dans les conditions y visées pour les véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 31 décembre 2013 inclusivement.

Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière, et au plus tard le 31 décembre 2014. Pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle la voiture a été immatriculée au nom du requérant de l'aide financière, et au plus tard le 31 mai 2015. Au cas où l'aide financière est sollicitée par le détenteur du véhicule, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de leasing a débuté, et au plus tard le 31 décembre 2014.

(2) Les demandes d'obtention de l'aide financière sont à introduire auprès de l'Administration de l'environnement moyennant un formulaire spécifique mis à disposition par l'Administration de l'environnement, le cas échéant, par voie électronique. Elles doivent comporter l'ensemble des pièces justificatives suivantes :

- une copie du certificat d'immatriculation,
- une copie du certificat de conformité communautaire établi par le constructeur de la voiture automobile à personnes ou de la camionnette, tel que repris à l'art. 1<sup>er</sup>, paragraphe (1),
- une copie du contrat de leasing du véhicule identifiant le véhicule moyennant son numéro d'identification, lorsque la demande est introduite par le détenteur du véhicule, ou lorsque la demande concerne un véhicule électrique pur qui fait l'objet d'un contrat de leasing,
- une copie d'un document établi par le fournisseur d'électricité justifiant que le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de leasing, a souscrit, au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables. Ce document est à présenter uniquement pour les véhicules électriques purs.

#### **Art. 4.**

L'Administration de l'environnement peut, toutes les fois qu'elle le juge nécessaire, demander à la Société nationale de circulation automobile de procéder à une vérification complémentaire des données inscrites au certificat de conformité et au certificat d'immatriculation.

#### **Art. 5.**

L'Administration de l'environnement notifie au demandeur la suite réservée à sa demande.

#### **Art. 6.**

L'aide financière accordée en application du présent règlement doit être restituée :

- lorsqu'elle a été obtenue au moyen de déclarations que le bénéficiaire savait inexactes ou incomplètes;
- en cas de cession ou d'exportation du véhicule dans les sept mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai est porté à douze mois.

Au cas où l'aide financière est accordée au détenteur du véhicule, elle doit être restituée par ce dernier, outre en cas d'exportation du véhicule, lorsque le contrat de leasing a pris fin dans les sept mois après la date à laquelle il a débuté, sauf si le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

#### **Art. 7.**

Au paragraphe (1) de l'article 3 du 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 CO<sub>2</sub>, le troisième alinéa est remplacé comme suit :



« Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière et / ou de la prime à la casse sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle la voiture a été immatriculée au nom du requérant de l'aide financière et / ou de la prime à la casse, et au plus tard le 31 décembre 2012. Pour les voitures de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle la voiture a été immatriculée au nom du requérant de l'aide financière et / ou de la prime à la casse, et au plus tard le 31 mai 2013. Au cas où l'aide financière et / ou la prime à la casse est sollicitée par le détenteur de la voiture, les demandes sont à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le contrat de leasing a débuté, et au plus tard le 31 décembre 2012. »

**Art. 8.**

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

**Art. 9.**

Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

### III. Commentaire des articles

#### **Article 1<sup>er</sup> – article 6 :**

Ces articles reprennent les dispositions de la réglementation actuellement en vigueur concernant la prime CAR-e (*le 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.*) pour ce qui est d'un côté les voitures électriques pures et les voitures électriques hybrides émettant moins de 60 g/km de CO<sub>2</sub>/km et d'un autre côté les quadricycles électriques. Ces dispositions seront ainsi encore d'application pour les voitures et quadricycles nouvellement immatriculées en 2013.

Les seuls changements opérés concernent l'extension du régime d'aides financières aux camionnettes électriques et électriques hybrides.

#### **Article 7 :**

Cet article prolonge de 3 mois (jusqu'au 31 décembre 2012 inclus, respectivement jusqu'au 31 mai 2013 inclus) le délai d'introduction des demandes d'aide financière pour les voitures à personnes à faibles émissions de CO<sub>2</sub> dont la date de première mise en circulation remonte à l'année 2011.

#### **Articles 8 et 9 :**

Les articles précisent la date de l'entrée en vigueur et l'autorité chargée de l'exécution du présent règlement.

## IV. Fiche financière

Le financement des aides étatiques continuera d'être assuré via le fonds de financement des mécanismes de Kyoto, en application de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

### **Estimation du déchet budgétaire**

- voitures automobiles à personnes

On estime à 250 le nombre de voitures électriques nouvellement immatriculées (par des personnes privées ou des personnes morales de droit privé) en 2013 (montant de 1,25 millions EUR).

- camionnettes :

On estime à 150 le nombre de camionnettes électriques nouvellement immatriculées (par des personnes privées ou des personnes morales de droit privé) en 2013 (montant de 0,75 millions EUR)

- quadricycles

On estime à 200 le nombre de quadricycles électriques nouvellement immatriculées (par des personnes privées ou des personnes morales de droit privé) en 2013 (montant de 0,2 millions EUR)

Pour l'année 2013 entière, le déchet budgétaire total pourrait donc avoisiner les 2,2 millions EUR.

Alors que les coûts d'une simple reconduction de la prime CAR-e en 2013 avec les modalités actuellement en place sont estimés à quelques 13 millions €, soit 5 millions de plus que le coût de la prime CAR-e pour 2012, la limitation de la subvention comme décrit ci-dessus permettra d'abaisser sensiblement, du moins jusqu'en 2014 / 2015, moment à partir duquel l'essor des voitures électriques pourrait se produire, le coût de la prime CAR-e.



Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: 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 rechargeables 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

Ministère initiateur: Ministère du Développement durable et des Infrastructures – département de l'Environnement

Auteur(s) : Georges GEHL

Tél : 24786845

Courriel : georges.gehl@mev.etat.lu

Objectif(s) du projet : Réduction des émissions de gaz à effet de serre moyennant la promotion des véhicules électriques / à faible consommation de carburant

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Administration de l'Environnement

\_\_\_\_\_

Date : 28 novembre 2012

Mieux légiférer

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

Non

Si oui, laquelle/lesquelles : Administration de l'Environnement

Remarques/Observations : \_\_\_\_\_

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales : \_\_\_\_\_ Oui  Non   
- Citoyens : \_\_\_\_\_ Oui  Non   
- Administrations : \_\_\_\_\_ Oui  Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? \_\_\_\_\_ Oui  Non   
 N.a.<sup>2</sup>

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

Remarques/Observations : \_\_\_\_\_

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? \_\_\_\_\_ Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour \_\_\_\_\_ Oui  Non   
et publié d'une façon régulière ?

Remarques/Observations : \_\_\_\_\_

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou \_\_\_\_\_ Oui  
 Non

simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration  
existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Remarques/Observations : \_\_\_\_\_

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) \_\_\_\_\_ Oui  Non

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

<sup>3</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Si oui, quel est le coût administratif<sup>4</sup> approximatif total ? \_\_\_\_\_  
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-  Oui  Non  
 N.a.

administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

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

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques  Oui  Non  
 N.a.

concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>5</sup>

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

8. Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse  Oui  Non  
 N.a.

de l'administration ?

- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  
 N.a.

- le principe que l'administration ne pourra demander  Oui  Non  
 N.a.

des informations supplémentaires qu'une seule fois ?

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de  Oui  Non  
 N.a.

procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

<sup>4</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

<sup>5</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, Oui  Non   
 N.a.

le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Sinon, pourquoi ?

11. Le projet contribue-t-il en général à une :

a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non

b. amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non

Remarques/Observations :

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées Oui   
 Non  N.a.

aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique Oui  Non

après de l'Etat (e-Government ou application back-office) ?

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

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

concernée ?

Si oui, lequel ?

Remarques/Observations :

### **Egalité des chances**

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non  Si oui, expliquez de quelle manière : \_\_\_\_\_

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi : \_\_\_\_\_

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière : \_\_\_\_\_

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.

hommes ?

Si oui, expliquez de quelle manière : \_\_\_\_\_

### **Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement Oui  Non  N.a.

soumise à évaluation <sup>6</sup>?

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du

Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers Oui  Non  N.a.

services transfrontaliers <sup>7</sup>?

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du

<sup>6</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>7</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)



Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

—