

**Objet: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 18 février 2013**

**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>. (4208DAA)**

*Saisine : Ministre de l'Environnement  
(23 décembre 2013)*

### AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le régime d'aides financières en matière de promotion de certains types de véhicules, dit la « prime CAR-e », a pris fin au 31 décembre 2012. A travers le règlement grand-ducal du 18 février 2013<sup>1</sup>, le Gouvernement avait reconduit la prime CAR-e en 2013, tout en la réservant de manière exclusive aux véhicules électriques. Le projet de règlement grand-ducal sous avis propose de reconduire cette prime jusqu'au 31 décembre 2014 inclusivement, sans apporter de changement par rapport aux dispositions en vigueur en 2013. Sont visés les véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 31 décembre 2014.

Cette reconduite du programme d'aides s'inscrit, selon l'exposé des motifs, dans le cadre de la volonté affichée par le Gouvernement de soutenir davantage la filière de l'électromobilité dans le cadre des objectifs de la stratégie Europe 2020, particulièrement au vu du nombre limité de véhicules électriques nouvellement immatriculés en 2013 (150 aides financières accordées).

Ainsi, selon le bilan provisoire décrit dans l'exposé des motifs, les primes CAR-e et CAR-e plus (prime à la casse), ont contribué à une augmentation sensible des parts de marché des voitures à faible consommation de carburant, ce qui s'est également traduit par une tendance à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des voitures neuves immatriculées chaque année.

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 et camionnettes électriques pures (propulsées exclusivement par un moteur électrique) ainsi que pour les voitures et camionnettes électriques hybrides chargeables de l'extérieur (dites hybrides « plug-in »), sous condition qu'elles n'émettent pas plus de 60 grammes de CO<sub>2</sub> par km parcouru. Enfin, l'aide de 1.000 EUR pour les quadricycles électriques, instaurée fin 2011 par le règlement grand-ducal du 16 décembre 2011<sup>2</sup>, est également prolongée d'une année. Afin d'éviter une « exportation » des subventions étatiques, la durée de détention minimale de 7 mois restera d'application.

<sup>1</sup> Règlement grand-ducal du 18 février 2013 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>.

<sup>2</sup> 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

### Appréciation générale du règlement grand-ducal

	Incidence
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+
Impact financier sur les entreprises	0
Transposition de la directive	n.a.
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	0
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 de la reconduction du système d'aides CAR-e, contrairement à celles issues d'une chaîne de valeur plus traditionnelle. D'autre part, les entreprises peuvent bénéficier elles-mêmes de primes CAR-e pour leurs propres flottes de voitures et de camionnettes commerciales et/ou professionnelles.

L'impact potentiel sur le développement durable et, particulièrement, sur les objectifs de promotion de l'électromobilité du Gouvernement est *a priori* favorable. Selon le bilan provisoire de l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> décrit dans l'exposé des motifs, l'augmentation des parts de marché des voitures économes en carburant se traduit entre autres par une tendance à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des voitures neuves immatriculées chaque année, dont une partie est certainement due au progrès technologique. Cette valeur moyenne, pour l'année 2013 (janvier – octobre), s'élève à **135,3 g de CO<sub>2</sub> par km** parcouru, en baisse de 18,4% par rapport à 2007. A titre de comparaison, les émissions moyennes de l'ensemble des voitures en circulation au 31 octobre 2013 s'élèvent à **156,5 g de CO<sub>2</sub> par km** parcouru.

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 2021**. Malgré les évolutions encourageantes, les efforts de réduction des émissions à accomplir restent considérables. Par ailleurs, il convient de rappeler 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 depuis 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.

L'exclusion du système d'aides des voitures non-électriques à faible émission par le règlement grand-ducal du 18 février 2013 avait permis d'abaisser sensiblement le coût de la prime CAR-e sur le budget de l'Etat et avait donc un impact moins défavorable sur les finances publiques : le budget du système d'aides était estimé à **2,2 millions EUR pour l'année 2013**, contre environ 7,0 millions EUR par an en moyenne par le passé. Cependant,

---

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.

selon la note au Formateur du nouveau Gouvernement datant du 8 novembre 2013<sup>3</sup>, **seules quelques 200 voitures et environ 70 camionnettes électriques étaient en circulation** à cette date. Le déchet budgétaire de 2,2 millions EUR prévu pour l'année 2013 pour une **estimation de 600 véhicules nouvellement immatriculés** (hypothèses : 250 voitures, 150 camionnettes et 200 quadricycles nouvellement immatriculés) s'est donc avéré largement surestimé.

Le budget du système d'aides sous-jacent au projet de règlement grand-ducal sous avis est estimé à près de **2,5 millions EUR** pour l'année 2014, pour une **estimation de 600 véhicules nouvellement immatriculés** (hypothèses: 400 voitures, 100 camionnettes et 100 quadricycles nouvellement immatriculés). L'**augmentation de la somme allouée**, qui dépasse celle de l'année dernière, alors que l'hypothèse du nombre de véhicules nouvellement immatriculés reste la même, peut se justifier 1) par le fait que l'aide financière, et donc le budget 2014, concerne également les véhicules immatriculés fin 2013 (il s'agit en effet de véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 31 décembre 2014, les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière étant à introduire au plus tôt sept mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé); et 2) par le fait que la stratégie de mobilité électrique et d'infrastructure publique lancée en 2012 commence seulement à porter ses fruits. Le Gouvernement s'étant donné l'objectif que pour 2020 environ 10 % des voitures du parc automobile luxembourgeois – donc à peu près 40 000 voitures – soient des véhicules électriques<sup>4</sup>, le projet de règlement grand-ducal du 18 février 2013 estimait que l'essor des voitures électriques pourrait se produire en 2014 / 2015<sup>5</sup>, la demande de véhicules électriques pouvant dès lors dépasser les estimations actuelles.

Dans son avis rendu le 23 janvier 2013<sup>6</sup>, la Chambre de Commerce avait estimé que la compétitivité de l'économie luxembourgeoise pourrait bénéficier du système d'aides, à condition que ce dernier soit accompagné d'une politique cohérente de mobilité électrique et d'infrastructure publique. En effet, dans le cadre de la diversification de l'économie luxembourgeoise notamment dans le domaine des écotechnologies, 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. A cette fin une étude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électromobilité au Luxembourg avait été lancée, avec un rapport final rendu en décembre 2011, proposant un concept pour une **infrastructure publique de recharge pour les véhicules électriques** et devant ainsi contribuer au développement de la mobilité électrique. Les conclusions de cette étude ont été traduites en texte législatif par la loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Elle définit un cadre qui détermine les grands principes de développement de l'électromobilité à Luxembourg, afin de réaliser l'objectif précité que s'était donné le Gouvernement dans le cadre de la stratégie Europe 2020. Dans ce contexte, il est prévu d'installer quelque 850 stations de recharges publiques pour voitures électriques d'ici 2020. Au vu des avancées réalisées depuis 2012 (comme les deux projets-pilotes « ZAC-emovin » et « Nordstad-emovin », 41 points de charge en novembre 2013), la Chambre de Commerce estime que **l'impact sur la compétitivité de l'économie luxembourgeoise, notamment en matière de recherche&développement est favorable, tout comme l'impact sur le développement durable**.

L'exclusion de différentes catégories de voitures non-électriques du système d'aides avait permis de simplifier le système en 2013 et avait donc un impact favorable en matière

<sup>3</sup> « Note à l'attention de Monsieur le Formateur » du 8 novembre 2013, disponible sous : <http://www.gouvernement.lu/3351263/Annexe-14d.pdf>.

<sup>4</sup> Programme national de réforme du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du semestre européen 2013, disponible sous [http://www.odc.public.lu/publications/pnr/2013\\_PNR\\_Luxembourg\\_2020\\_avril\\_2013.pdf](http://www.odc.public.lu/publications/pnr/2013_PNR_Luxembourg_2020_avril_2013.pdf).

<sup>5</sup> Voir page 11 du projet de Règlement grand-ducal du 18 février 2013.

<sup>6</sup> Voir avis de la Chambre de Commerce n°4081 du 23 janvier 2013 sur le site de la Chambre de Commerce, [www.cc.lu](http://www.cc.lu).

de simplification administrative. L'effet de la reconduction de l'aide financière susmentionnée concernant la simplification administrative est aujourd'hui neutre.

## Considérations générales

### Remarque quant à la forme

La Chambre de Commerce se doit de critiquer une nouvelle fois 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 2013. Il en était encore de même pour la prime Car-e 2012.

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<sup>er</sup> janvier 2014, préalablement au festival automobile 2014 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* ». Etant donné que l'expiration du dispositif posé par la prime CAR-e au 31 décembre 2013 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. Néanmoins elle réitère 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.

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.

Par ailleurs, dans son avis rendu le 23 janvier 2013, **la Chambre de Commerce avait invité 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 devaient faire partie intégrante de l'exposé des motifs d'un futur projet de règlement grand-ducal prorogeant, voire modifiant ou discontinuant lesdites aides. La Chambre de Commerce regrette qu'une telle évaluation n'ait pas été faite, notamment eu égard aux effets très limités de l'ancien règlement grand-ducal, et empresse les autorités publiques à l'effectuer dans les meilleurs délais.

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'efficience).

Enfin, au vu des considérations énoncées *supra*, la Chambre de Commerce entend suivre attentivement le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques et de mobilité électrique, qui, selon l'exposé des motifs, devrait démarrer « au cours de l'année 2014 », et qu'elle commentera de manière plus subséquente dans ses avis futurs. La mise en œuvre devant à l'origine démarrer fin 2013/début 2014, la Chambre de Commerce empresse dès lors les autorités publiques à ne pas reporter davantage le déploiement de ce concept. 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 d'ici 2020.

### **Concernant la promotion des quadricycles électriques**

Dans son avis<sup>7</sup> 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.

Considérant le prix d'acquisition élevé des quadricycles électriques et considérant le fait que ces véhicules représentent souvent le 2<sup>e</sup>, voire le 3<sup>e</sup> 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. Il semble opportun de s'interroger si les 84 acquéreurs de quadricycles électriques en 2012 et les 100 acquéreurs en 2013 ont réellement eu besoin d'une subvention et s'ils auraient renoncé à leur achat en absence d'une telle subvention.

### **Remarque finale**

Eu égard à ce qui précède, et dans la lignée de ses avis précédents en matière de subventionnement étatique, 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.

---

<sup>7</sup> Voir avis de la Chambre de Commerce n°3929 du 5 décembre 2011 sur le site de la Chambre de Commerce, [www.cc.lu](http://www.cc.lu).

\* \* \*

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.

DAA/DJI