

**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>**

- 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)**

Le règlement grand-ducal du 18 février 2013 a reconduit la **prime CAR-e** en 2013, tout en la réservant de manière exclusive aux véhicules électriques. Cette réorientation du programme d'aides a été opérée en accord avec la volonté affichée par le gouvernement de promouvoir davantage la filière de l'électromobilité.

Le régime d'aides financières actuellement en place prévoit ainsi une prime d'un montant de 5 000 € pour respectivement les voitures et camionnettes électriques pures (propulsées exclusivement par un moteur électrique), et les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (dites hybrides « plug-in ») sous condition qu'elles émettent moins de 60 g de CO<sub>2</sub>/km. Pour les quadricycles électriques<sup>1</sup> le montant de l'aide financière s'élève à 1 000 €. Sont visés par le régime actuel les véhicules mis en circulation pour la première fois durant l'année 2013.

### **Historique du régime d'aides (prime CAR-e ; 2007 à 2012)**

Par le règlement grand-ducal du 5 décembre 2007, le gouvernement avait 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,

---

<sup>1</sup> véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide ne dépassant pas 400 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kW

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 €.

Le règlement grand-ducal du 16 décembre 2011 a par la suite 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 à partir de 2006 (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 (prime à la casse) ont contribué à une augmentation sensible des parts de marché des voitures à faible consommation de carburant.

- **41 %** des voitures immatriculées durant les 10 premiers mois de 2013 présentent des émissions inférieures ou égales à **120 g de CO<sub>2</sub>/km**, contre 37,3% en 2012, 30,5% en 2011, 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 également de progresser : Elles représentent **24,4%** durant les 10 premiers mois de 2013, contre 23,4% en 2012, 19,5% en 2011, 15,3% en 2010 et 7,5% en 2009.
- 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 **12,3%** des parts de marché, contre 13,9% en 2012. Ce léger recul s'explique sans doute par le fait que la prime CAR-e de 750 € pour les voitures de moins de 100 g de CO<sub>2</sub>/km n'a pas été reconduite au-delà du 31 décembre 2012.
- Les parts de marché du segment des voitures de moins de **90 g de CO<sub>2</sub>/km** représentent désormais **3,9%** des nouvelles immatriculations, chiffre également en léger recul par rapport à 2012 (4,3%) bien que 13 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 2013 (janvier – octobre), s'élève à **135,3 g de CO<sub>2</sub> par km** parcouru,

en baisse de 2,2% par rapport à la valeur moyenne des voitures nouvellement immatriculées en 2012 et même 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. Elles ont baissé de 13,7% 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 65,6% au 31 octobre 2013).

Malgré ces évolutions encourageantes, les efforts de réduction des émissions 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 2021.

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 décembre 2013, la situation se présente comme suit :

- Prime CAR-e : près de 30 000 demandes introduites  
Plus de 27 000 paiements ont été effectués pour un montant total de 25,5 millions €.
- Prime à la casse CAR-e plus (accordée entre le 1<sup>er</sup> janvier 2009 et le 31 août 2010) : près de 7 600 demandes introduites  
7 030 paiements ont été effectués pour un montant total de 15,3 millions €, y inclus la part prime CAR-e dont bénéficient quelques deux tiers des voitures.

Jusqu'à présent, 150 aides financières ont été accordées pour les véhicules électriques purs et électriques hybrides « plug-in » :

- 102 paiements de 5 000 €
- 16 paiements de 3 000 €
- 32 paiements de 1 000 €.

#### **Poursuite de la prime CAR-e au-delà du 31.12.2013**

Le régime d'aides actuellement en place prend fin au 31 décembre 2013, la date de première mise en circulation du véhicule étant déterminante.

Pour ce qui est du soutien à réserver à la promotion de l'électromobilité, le nouveau programme gouvernemental mentionne :

*« L'électro-mobilité, tant au niveau des usagers privés que du transport public, est un élément-clé pour rendre les moyens de transport plus durables et respectueux de l'environnement. Dans ce cadre, le Gouvernement soutiendra l'électro-mobilité, sans toutefois concurrencer les modes de mobilité douce. »*

Au vu du nombre limité de véhicules électriques nouvellement immatriculés en 2013, il est jugé opportun de reconduire la **prime CAR-e** en 2014 pour les seuls véhicules électriques, sans apporter de changement par rapport aux dispositions en vigueur en 2013.

Cette poursuite du programme d'aides est aussi en accord avec les efforts entamés depuis plusieurs années pour promouvoir davantage la filière de l'électromobilité. En effet, courant 2011 une étude technico-économique pour la mise en œuvre de l'électro-mobilité au Luxembourg a été lancée. Cette étude a abouti à un concept pour une infrastructure publique de recharge pour les véhicules électriques dont la mise en œuvre, par les gestionnaires de réseau, démarrera au cours de l'année 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 et camionnettes propulsées exclusivement par un moteur électrique (véhicules électriques purs) ainsi que pour les voitures et camionnettes électriques hybrides chargeables de l'extérieur (véhicules hybrides « plug-in ») sous condition qu'elles émettent moins de 60 g de CO<sub>2</sub>/km. 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 2014.

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.

Fin octobre 2013, quelques 235 voitures électriques pures (110 au 1<sup>er</sup> janvier 2013), 70 camionnettes électriques (30 au 1<sup>er</sup> janvier 2013) et 100 quadricycles électriques (85 au 1<sup>er</sup> janvier 2013) sont en circulation au Grand-Duché. Aux 125 voitures électriques pures nouvellement immatriculées en 2013 s'ajoute une vingtaine de voitures hybrides plug-in.

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

A noter enfin que le *règlement grand-ducal du 18 février 2013 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>* 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 du véhicule et au plus tard le 31 décembre 2014. Il en résulte que les bénéficiaires potentiels de l'aide dont le véhicule est immatriculé pour la 1<sup>ère</sup> fois fin 2013 ne disposent que d'un laps de temps relativement court (5 mois) pour introduire leur demande. Dans le souci de créer des conditions équitables pour tous les requérants de l'aide, il est dès lors proposé de refixer le délai d'introduction des demandes à deux ans après la 1<sup>ère</sup> mise en circulation du véhicule.

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 climat et énergie.

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 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 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>**

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 de l'Environnement et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

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

A l'article 3 du 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>, dénommé ci-après « le règlement grand-ducal du 18 février 2013 », le 1<sup>er</sup> paragraphe est remplacé comme suit :

« (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 2014 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 2 ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. Pour les véhicules de location sans chauffeur, les demandes sont à introduire au plus tôt douze mois après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière, et au plus tard 2 ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. 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 2 ans après la date de la première mise en circulation du véhicule. »

**Art. 2.**

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

**Art. 3.**

Notre Ministre de l'Environnement est chargée de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



### III. Commentaire des articles

#### **Article 1<sup>er</sup> :**

Cet article reconduit la prime CAR-e, telle que définie par 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>*, d'une année supplémentaire.

Sont concernés les véhicules suivants mis en circulation pour la première fois en 2014 : les voitures et camionnettes propulsées exclusivement par un moteur électrique (montant de la prime : 5 000 €), les voitures et camionnettes électriques hybrides chargeables de l'extérieur sous condition qu'elles émettent moins de 60 g de CO<sub>2</sub>/km (montant de la prime : 5 000 €), et les quadricycles électriques homologués comme véhicule L7 (montant de la prime : 1 000 €).

Dans le souci de créer des conditions équitables pour tous les requérants de l'aide, il est par ailleurs proposé de refixer le délai d'introduction des demandes à deux ans après la 1<sup>ère</sup> mise en circulation du véhicule.

#### **Articles 2 et 3 :**

Ces 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 climat et énergie, 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 400 le nombre de voitures électriques pures et électriques hybrides « plug-in » nouvellement immatriculées (par des personnes privées ou des personnes morales de droit privé) en 2014 (montant de 2 millions EUR).

– camionnettes :

On estime à 100 le nombre de camionnettes électriques pures et électriques hybrides « plug-in » nouvellement immatriculées (par des personnes privées ou des personnes morales de droit privé) en 2014 (montant de 0,5 millions EUR)

– quadricycles

On estime à 100 le nombre de quadricycles électriques nouvellement immatriculés (par des personnes privées ou des personnes morales de droit privé) en 2014 (montant de 0,1 millions EUR)

Pour l'année 2014 entière, le déchet budgétaire total pourrait donc avoisiner les 2,5 millions EUR.



## Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives, réglementaires et autres

**Intitulé du projet: Avant-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>.**

**Ministère initiateur: MDDI (ENV)**

**Auteur(s) :** Georges GEHL

Tél : 2478 6845

**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 :** 4 décembre 2013

### Mieux légiférer

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

Non  <sup>2</sup>

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.

(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  
 N.a.

et publié d'une façon régulière ?

Remarques/Observations :

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

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

---

<sup>2</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

Non

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. 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

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) ?

Si oui, laquelle :

---

<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.

<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.).

10. 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 : pas de changements par rapport à réglementation antérieure

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

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

Sinon, pourquoi ?

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

auprès 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 soumise à évaluation <sup>5</sup> ?  
Oui  Non  N.a.

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 <sup>6</sup> ?  
 Non  N.a.

---

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, 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)

---

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11).