



Projet de règlement grand-ducal

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

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

I. Texte du projet de règlement grand-ducal

Projet de règlement grand-ducal

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

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 ;

Vu la fiche financière ;

Les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics et de la Chambre des Salariés ayant été demandés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

Art. 1^{er}.

- (1) Il est créé dans les limites des crédits disponibles, et dans les conditions développées ci-après, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe (2) ci-après pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants, tels que définis à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques :

1. Véhicule automoteur électrique pur ;
2. Véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;
3. Véhicule automoteur électrique hybride rechargeable dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km.

Les émissions de CO₂ dont question au point 3 ci-devant sont celles correspondant au cycle d'essai standardisé combiné telles que reprises soit au certificat de conformité communautaire, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule, ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

Pour les véhicules repris aux points 1 et 3 ci-devant l'aide financière ne peut être allouée que si le propriétaire du véhicule ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou 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 Luxembourg. Dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question et que le véhicule soit immatriculé au Luxembourg.
- (3) 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 location ou de leasing est inférieure à 7 mois.
- (4) Pour les véhicules repris au paragraphe (1), alinéa 1, points 1 et 2, le montant de l'aide financière s'élève à :
 - 5.000 euros lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
 - 25% du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 500 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.
- (5) Pour les véhicules repris au paragraphe (1), alinéa 1, point 3, le montant de l'aide financière s'élève à 2.500 euros lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette.

- (6) L'aide financière est allouée pour les véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2019 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger. L'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière doit avoir lieu au plus tard 6 mois après la première mise en circulation du véhicule.

Art. 2.

- (1) Il est créé dans les limites des crédits disponibles, et dans les conditions développées ci-après, une aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux personnes visées au paragraphe (2) ci-après pour l'acquisition d'un des véhicules routiers neufs suivants, tels que définis à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques :

1. Cycle à pédalage assisté ;
2. Cycle.

- (2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques âgées de 18 ans au moins au moment de l'achat et résidant au Grand-Duché, qui acquièrent un des véhicules visés au paragraphe (1) pour leurs besoins personnels.

Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de 5 ans.

- (3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté.
- (4) Pour les véhicules repris au paragraphe (1), points 1 et 2, le montant de l'aide financière s'élève à 25% du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 300 euros.
- (5) L'aide financière est allouée pour les véhicules neufs repris au paragraphe (1), points 1 et 2, pour lesquels la facture est établie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2019 inclusivement.

Art. 3.

- (1) Les aides financières prévues à l'article 1^{er} et à l'article 2 sont allouées par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.
- (2) Pour les véhicules qui sont soumis à l'obligation d'immatriculation, 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

location ou de leasing a débuté, et au plus tard 2 ans après la date de la première mise en circulation du véhicule.

- (3) Pour les véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation d'immatriculation, les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard 1 an après l'acquisition du véhicule.
- (4) 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.

Pour les véhicules repris à l'article 1^{er}, paragraphe (1), alinéa 1, elles doivent comporter l'ensemble des pièces justificatives suivantes :

1. une copie de la facture acquittée en due forme, attestant l'achat du véhicule, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur ;
2. une copie du certificat d'immatriculation ;
3. une copie du certificat de conformité communautaire établi par le constructeur ou d'un autre certificat équivalent délivré par le constructeur, tel que repris à l'article 1^{er}, paragraphe (1), alinéa 2 ;
4. une copie du contrat de location ou 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 qui fait l'objet d'un contrat de location ou de leasing ;
5. 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 location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou 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 repris à l'article 1^{er}, paragraphe (1), alinéa 1, points 1 et 3.

Pour les véhicules repris à l'article 2, paragraphe (1), elles doivent être accompagnées d'une copie de la facture acquittée en due forme, attestant l'achat du véhicule.

- (5) Dans le cadre de l'instruction des dossiers, l'Administration de l'environnement se réserve le droit de demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions imposées par le présent règlement.
- (6) L'Administration de l'environnement peut, si elle 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.

- (7) Les aides financières sont sujettes à restitution si elles ont été obtenues par suite de fausses déclarations, de renseignements inexacts ou si elles ne sont pas dues pour toute autre raison. Pour les véhicules visés à l'article 1^{er}, les aides financières doivent également être restituées 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 location ou 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.
- (8) Les aides financières prévues par le présent règlement ne sont attribuées qu'une seule fois par véhicule routier.

Art. 4.

L'article 2, rubrique 2.3. de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1° Le point e) est remplacé par le libellé suivant :

« e) Véhicule automoteur à carburant de substitution : véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a) - d) et f) - h), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE visée à la rubrique 4.2. »

2° Deux nouvelles définitions g) et h) sont insérées avec les libellés suivants:

« g) véhicule automoteur électrique pur : un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie électrique stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour faire avancer le véhicule ;

h) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène : un véhicule automoteur électrique propulsé par une pile à combustible qui convertit l'énergie chimique de l'hydrogène en énergie électrique afin d'assurer la propulsion du véhicule ; »

Art. 5.

Le présent règlement grand-ducal produit ses effets au 1^{er} janvier 2019.

Art. 6.

Notre Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

II. Exposé des motifs du projet de règlement grand-ducal

Le cadre législatif communautaire en place en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (règlement (UE) 2018/842) oblige le Luxembourg à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40% à l'horizon 2030 par rapport à l'année de référence 2005 (avec des obligations de résultat annuelles entre 2021 et 2030). Face à ce défi, et sachant que toutes les Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, dont l'Union européenne et ses Etats membres, seront amenées à revoir leurs engagements à la hausse à la lumière des conclusions du récent rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), le gouvernement est résolu à poursuivre ses efforts en matière de décarbonisation des transports.

En effet, sachant que les émissions de gaz à effet de serre sont dominées pour deux tiers par le secteur des transports routiers, une baisse continue des ventes de carburants routiers sera incontournable afin de permettre au Luxembourg de respecter ses objectifs de réduction de ses propres moyens durant la période 2021 à 2030. Même si quelques 70% des quantités de carburants vendues au Luxembourg sont exportées hors de nos frontières, une réduction des émissions provenant de la flotte nationale est indispensable.

Le gouvernement ambitionne ainsi d'initier une mobilité durable dans tous les domaines, avec une promotion renforcée des transports en commun, de la mobilité active et du développement de l'électromobilité.

L'accord de coalition précise également que *« la décarbonisation des véhicules routiers sera promue davantage à travers des incitatifs financiers plus substantiels, plus directement accessibles et éligibles pour davantage de catégories de véhicules. Même avec les mesures fiscales introduites depuis 2017 pour voitures électriques et plug-in hybrides, leur part de marché parmi les nouvelles immatriculations reste en effet encore inférieure à 1,8%. »*.

Le présent projet de règlement grand-ducal vise ainsi à instaurer une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂. Il s'agit d'une mesure qui, outre son impact en matière de protection du climat, contribue également à réduire les émissions des autres polluants atmosphériques dont en premier lieu les oxydes d'azote et les particules fines.

Le projet de règlement vise d'un côté à promouvoir les véhicules motorisés électriques purs, à pile à combustible et hybrides rechargeables dits « plug-in », et d'un autre côté à encourager le recours à la mobilité active moyennant un subside pour les vélos et les cycles à pédalage assisté (« pedelec25 »).

Ainsi les voitures et camionnettes propulsées exclusivement par un moteur électrique resp. à pile à combustible bénéficieront d'une aide financière de 5.000 euros, tandis que le subside pour les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables de l'extérieur s'élève à 2.500 euros, sous condition qu'elles émettent moins de 50 g de CO₂/km. Une aide financière pour d'autres véhicules électriques, en l'occurrence les quadricycles, les motocycles et les

cyclomoteurs est également introduite. Elle s'élève à 25% du coût du véhicule hors TVA, avec un plafond de 500 euros.

L'obtention de ces aides financières, lesquelles sont réservées aussi bien aux personnes physiques qu'aux personnes morales de droit privé et qui s'appliquent aux véhicules immatriculés au Grand-Duché, est 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 subvention.

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

Le présent régime d'aide couvre les voitures mises en circulation pour la première fois entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2019. C'est ainsi que les voitures commandées durant le Festival automobile, édition 2019, pourront déjà être éligibles pour l'obtention de l'aide financière.

Sachant qu'il est à ce jour difficile de prévoir avec précision le déploiement de la mobilité électrique malgré les incitations mises en place, le gouvernement procédera avant la fin de l'année 2019 à une évaluation détaillée des impacts du présent régime d'aides financières et décidera des modalités de sa reconduction au-delà de 2019 avec, en cas de besoin, un ajustement des conditions d'attribution des aides et des montants alloués.

Le projet de règlement vise également à promouvoir la mobilité active, en proposant d'introduire une subvention équivalant à 25% du prix d'achat et plafonnée à 300 euros pour l'acquisition d'un vélo ou d'un cycle à pédalage assisté neufs. Cette aide financière est réservée aux personnes physiques résidant au Grand-Duché. Afin de prévenir à un éventuel risque « d'exportation » de ces subventions, une personne physique ne pourra demander qu'une seule aide financière en l'espace de 5 ans.

L'Administration de l'environnement sera chargée, comme ce fut le cas pour le régime d'aides CAR-e existant par le passé, d'assurer le traitement administratif des demandes d'aides financières.

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 seront portées à charge du fonds climat et énergie.

Enfin, le projet de règlement propose d'apporter trois modifications ponctuelles au code de la route, en modifiant la définition du véhicule automoteur à carburant de substitution et en introduisant deux définitions nouvelles pour respectivement le véhicule automoteur électrique pur et le véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène.

Face à l'envolée des ventes de carburants routiers en 2018 (augmentation de 7,56% entre 2017 et 2018), laquelle impacte directement le bilan des émissions de gaz à effet de serre du Luxembourg et le respect des objectifs climatiques fixés au niveau communautaire, le gouvernement se doit d'intervenir rapidement pour contrecarrer cette tendance. Rien que les

182 millions de litres d'essence et de diesel vendus de plus en 2018 par rapport à 2017 représentent l'équivalent de plus de 400.000 tonnes de CO₂e, soit près de 5% des émissions de gaz à effet de serre du Luxembourg. La promotion de l'électromobilité constitue un élément important de la décarbonisation des transports routiers. A cela s'ajoute le souci de permettre l'application des dispositions réglementaires du présent régime d'aides financières dans les meilleurs délais afin de rassurer les acheteurs potentiels de véhicules électriques qu'une aide financière pourra leur être accordée. Ceci est d'autant plus important qu'en début d'année, lors du festival automobile, un grand nombre de commandes de voitures est opéré. Pour les raisons évoquées ci-dessus, il est proposé d'invoquer la procédure d'urgence pour l'adoption du présent projet de règlement grand-ducal.

III. Commentaire des articles du projet de règlement grand-ducal

ad Art. 1^{er}.

Cet article précise le premier objet du projet de règlement, en l'occurrence l'introduction d'une aide financière pour l'acquisition des véhicules automoteurs à faibles émissions suivants classés selon leur mode de propulsion : les véhicules électriques purs, les véhicules à pile à combustible, et les véhicules hybrides rechargeables.

Le paragraphe (2) définit les bénéficiaires de l'aide financière, tandis que le paragraphe (3) précise la durée de détention minimale qui sera d'application dans le souci d'éviter une « exportation » des subventions étatiques. Cette durée de détention minimale est portée à douze mois pour les véhicules de location sans chauffeur. Sont visés ici les véhicules de location « courte durée » de sociétés telles que Avis, Budget, Europcar, Hertz et autres.

Les paragraphes (4) et (5) indiquent les montants des aides financières : 5.000 euros pour les voitures et camionnettes propulsées exclusivement par un moteur électrique resp. à pile à combustible ; 2.500 euros pour les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables de l'extérieur ; 25% du coût du véhicule hors TVA plafonnés à 500 euros pour les quadricycles, les motocycles et les cyclomoteurs.

Enfin, cet article précise les modalités à respecter quant à la première mise en circulation du véhicule et à l'immatriculation du véhicule au nom du requérant de l'aide financière. Ces modalités reflètent le souci d'éviter le risque d'allouer une aide financière pour un véhicule qui a déjà bénéficié d'une aide similaire dans un autre pays.

ad Art. 2.

Cet article précise le deuxième objet du projet de règlement, à savoir l'introduction d'une aide financière pour l'acquisition de véhicules ne requérant, au contraire de ceux visés à l'article précédent, pas d'immatriculation. Il s'agit des vélos (cycles) et des pedelecs²⁵ (cycles à pédalage assisté). Sont déterminés à cet article notamment les bénéficiaires des aides financières ainsi que le montant des aides. Ces dernières sont limitées aux vélos et pedelecs²⁵ neufs acquis en 2019.

ad Art. 3.

Sont précisées à cet article les modalités relatives à la procédure de demande des aides financières, avec entre autres les délais d'introduction des demandes et les pièces justificatives à fournir, de même que les conditions de restitution de l'aide.

ad Art. 4.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier autre qu'il vise l'introduction de deux définitions nouvelles au code de la route pour respectivement le véhicule automoteur électrique pur et le véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène.

ad Art. 5.

Cet article précise que les dispositions du présent règlement grand-ducal devront avoir effet à partir du 1^{er} janvier 2019. Elles concerneront les véhicules mis en circulation pour la première fois (véhicules automoteurs) respectivement acquis (cycles et cycles à pédalage assisté) à partir du 1^{er} janvier 2019.

ad Art. 6.

Cet article précise les autorités chargées de l'exécution du présent règlement.

IV. Fiche financière du projet de règlement grand-ducal

Par le biais du règlement grand-ducal proposé, l'Etat entend promouvoir les véhicules à zéro ou à faibles émissions de CO₂.

Le financement des aides étatiques sera 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

– Année 2019

On estime à 1.000 le nombre de voitures électriques et camionnettes pures (montant de 5 millions EUR), respectivement à 1.000 le nombre de voitures et camionnettes hybrides « plug-in » (montant de 2,5 millions EUR) nouvellement immatriculées en 2019. Ces chiffres constituent une progression d'un facteur 2 par rapport à 2018. S'y ajoutent 200 quadricycles, motocycles et cyclomoteurs (montant de 100.000 EUR), ainsi que 8.000 vélos et pécipeds²⁵ (sur les quelques 10.000 vendus chaque année ; montant estimé de 2 millions EUR), de sorte que pour l'année 2019 entière, le déchet budgétaire total pourrait avoisiner les 9,5 millions EUR.

Il y a toutefois lieu de préciser qu'une bonne partie des subventions concernant les voitures et les camionnettes ne sera liquidée qu'en 2020, en raison du délai de détention de 7 mois à respecter par le requérant avant de pouvoir introduire sa demande d'aide financière.

A considérer aussi que le déchet budgétaire lié aux déductions fiscales pour mobilité durable introduites en 2017 sera proche de zéro dès l'exercice 2019, avant son abolition en 2020. En effet, ces déductions fiscales ne sont pas cumulables avec les aides financières introduites par le présent règlement grand-ducal.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal - portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO ₂ - modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques
Ministère initiateur :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
Auteur(s) :	Georges Gehl
Téléphone :	2478 6845
Courriel :	georges.gehl@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	contribution à la protection du climat et à la réduction de la pollution atmosphérique moyennant la promotion de la mobilité électrique ainsi que de la mobilité douce
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Date :	22.01.2019



Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

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. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

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 et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

il s'agit d'un régime d'aides financières n'impliquant pas de coût administratif

² 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.

³ 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.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

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

Echange de données entre Administration de l'environnement et Société nationale de circulation automobile afin procéder à une vérification complémentaire des données inscrites au certificat de conformité et au certificat d'immatriculation

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

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

⁴ 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)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



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

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

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 concernée ?

Oui Non N.a.

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 :

il s'agit d'un régime d'aides financières pour véhicules à zéro ou faibles émissions, neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes

- 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.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? 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

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

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

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

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