



Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019

- **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. Texte coordonné**
- VI. Fiche d'impact**

I. Texte du projet de règlement grand-ducal

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019

- **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 15 décembre 2020 relative au climat ;

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 ;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}.

L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 - 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, est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, les termes « au plus tard 6 mois » sont supprimés ;

2° Au paragraphe 4, alinéa 2, les termes « et le 31 décembre 2021 » sont remplacés par les termes « et le 31 décembre 2022 » ;

3° Le paragraphe 4 est complété par trois alinéas 3, 4 et 5 nouveaux libellés comme suit :

« Pour les véhicules repris au paragraphe (1), alinéa 1, point 1, et sous condition que la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 Wh/km ;

2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 Wh/km, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière, à savoir 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, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins 5 personnes ;

3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1 et 2 ci-devant ;

4° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

La consommation d'énergie électrique dont question aux points 1 et 2 ci-devant est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP telle que reprise 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 au paragraphe (1), alinéa 1, point 2 et sous condition que la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022 inclusivement,

et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;
 - 2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur. ».
- 4° Le paragraphe 5 est complété par un alinéa 2 nouveau libellé comme suit :
- « Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros. ».
- 5° Au paragraphe 6 les termes « et le 31 décembre 2021 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 décembre 2022 inclusivement » ;
- 6° Au paragraphe 6 les termes « au plus tard le 31 mars 2021. » sont remplacés par les termes « au plus tard le 31 mars 2022. » ;
- 7° Le paragraphe 6 est complété par un alinéa 2 nouveau libellé comme suit :
- « Toutefois, pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 1, point 3, la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2021. La première mise en circulation du véhicule doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2021. ».

Art. 2.

L'article 2 du même règlement est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 4, alinéa 2, les termes « et le 31 mars 2021 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement » ;
- 2° Au paragraphe 5, les termes « et le 31 mars 2021 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement. ».

Art. 3.

L'article 3 du même règlement est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est complété comme suit :

« Toutefois, le délai de sept mois précité n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule. » ;
- 2° Au paragraphe 4, alinéa 2, point 5, les termes « au plus tard 6 mois » sont supprimés ;

- 3° Au paragraphe 4, alinéa 2, point 6, les termes « et le 31 mars 2021 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement » ;
- 4° Au paragraphe 4, alinéa 2, point 6, les termes « et le 31 décembre 2021 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 décembre 2022 inclusivement » ;

Art. 4.

Le présent règlement produit ses effets au 1^{er} avril 2021.

Art. 5.

Notre ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La Ministre de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable,

Carole Dieschbourg

Le Ministre des Finances,

Pierre Gramegna

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

Dans le cadre du programme « Neistart Lëtzebuerg », les aides financières du régime « clever fueren » pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ avaient été substantiellement augmentées, dans le double souci de renforcer les efforts du Luxembourg en matière de lutte contre le changement climatique et de contrecarrer les impacts de la pandémie du COVID-19 aussi bien pour les citoyens et entreprises utilisateurs de ces véhicules à zéro émissions que pour les entreprises de distribution des véhicules électriques et vélos visés.

Sous l'effet entre autres du régime « clever fueren », et en particulier des incitatifs revus à la hausse au printemps dernier, les parts de marché aussi bien des voitures 100% électriques (0,8% des nouvelles immatriculations en 2018 ; 1,8% en 2019 et 5,5% en 2020) que celles des voitures hybrides rechargeables dits « plug-in » (1,4% en 2018 ; 1,7% en 2019 et 5,9% en 2020) ont sensiblement augmenté. Si l'on se réfère aux seules immatriculations des 6 derniers mois, cette évolution (8,1% pour les voitures 100% électriques ; 9,6% pour les voitures hybrides rechargeables) est encore plus encourageante.

Toutefois, au vu des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (-55%), d'énergies renouvelables (25%) et d'efficacité énergétique (de 40 à 44%) à l'horizon 2030 dont le Luxembourg s'est doté et considérant la part du secteur des transports routiers dans les émissions de gaz à effet de serre attribuées au Luxembourg, la poursuite des efforts en matière de promotion de l'électromobilité reste de mise.

Depuis l'introduction du régime d'aides financières « clever fueren » début 2019, 1 210 primes ont été allouées pour des voitures électriques pures et 782 primes pour des voitures hybrides rechargeables. S'y ajoutent 44 primes pour des camionnettes électriques pures, 65 primes pour des cyclomoteurs électriques purs, 15 primes pour des motocycles électriques purs et 5 primes pour des quadricycles électriques purs. Le montant total des primes allouées s'élève à 8,4 millions EUR. Il y a toutefois lieu de considérer que les dossiers de demande parviennent à l'Administration de l'environnement au plus tôt 7 mois après la première mise en circulation du véhicule. Quant aux vélos et cycles à pédalage assisté (pedelec25), plus de 11 500 subsides pour un montant de près de 3,6 millions EUR ont été alloués (6 270 cycles ; 5 350 pedelecs25). Le fait qu'au total quelques 34 000 demandes, dont la plupart suite à l'entrée en vigueur du programme « Neistart Lëtzebuerg », ont été introduites témoigne du succès de la mesure pour promouvoir la mobilité active.

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal, à travers une modification du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂, se propose de

reconduire de douze mois supplémentaires, à savoir jusqu'au 31 mars 2022, le régime d'aides financières en place tout en prévoyant une allocation plus ciblée des primes.

A rappeler aussi que, outre son impact en matière de protection du climat, cette mesure contribue à réduire les émissions des autres polluants atmosphériques dont en premier lieu les oxydes d'azote et les particules fines.

Le régime d'aides financières « clever fueren » vise d'un côté à continuer à promouvoir les véhicules motorisés électriques purs (dits « 100% électriques »), à pile à combustible à hydrogène et – pour une durée limitée – les véhicules 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 »).

Le présent projet de règlement grand-ducal propose ainsi de maintenir une aide financière de 8 000 EUR pour les voitures 100% électriques, sous réserve toutefois que la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 180 Wh/km, valeur respectée par quelques 75% des voitures électriques pures nouvellement immatriculées en 2020. Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépasse le seuil précité, le montant de la prime est réduit à 3 000 EUR. Toutefois et indépendamment de la consommation d'énergie électrique, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses, une prime de 8 000 EUR sera allouée pour les voitures comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes. Pour les camionnettes 100% électriques, le montant de la prime reste inchangé à 8 000 EUR.

Quant aux véhicules électriques hybrides rechargeables, il est proposé, conformément aux orientations retenues dans le cadre du plan national intégré en matière d'énergie et climat, de limiter les incitations financières aux seuls véhicules achetés et mis en circulation pour la première fois durant l'année 2021, tout en réduisant le montant de la prime de 2 500 à 1 500 EUR.

Pour les autres véhicules 100% électriques (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs), de même que pour les vélos et cycles à pédalage assisté, il est proposé de laisser les montants des aides financières inchangés.

Mis à part pour les véhicules électriques hybrides rechargeables, les dispositions du présent avant-projet de règlement s'appliquent aux véhicules commandés entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022 et dont la première mise en circulation a lieu avant la fin 2022, ceci afin de tenir compte des délais de livraison. Pour les véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (vélos et pedelecs25), elles s'appliquent aux véhicules achetés entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022.

Alors que la durée de détention minimale de 7 mois reste d'application pour tous les véhicules

soumis à une obligation d'immatriculation, le requérant de l'aide, sous condition qu'il s'agisse d'une personne physique propriétaire du véhicule, pourra désormais introduire sa demande d'aide financière dès l'immatriculation du véhicule à son nom. Les autres conditions et modalités liées à ces aides restent inchangées.

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal, moyennant une différenciation des montants alloués selon à la fois des critères environnementaux et des paramètres sociaux, permettra ainsi une allocation plus ciblée des primes, limitant le déchet budgétaire par rapport à une simple reconduction des aides sous leur forme actuelle.

La poursuite des efforts de promotion de l'électromobilité au-delà de la durée d'application du présent règlement sera certainement de mise, sur base d'une analyse plus approfondie pour affiner, en cas de besoin, la graduation des aides financières pour les voitures et camionnettes 100% électriques.

Conformément à la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, les aides financières continueront d'être portées à charge du fonds climat et énergie.

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

ad Art. 1^{er}.

Cet article précise les changements opérés par rapport au régime d'aides financières actuellement en place.

C'est ainsi qu'il est précisé, au point 1°, que le requérant de l'aide financière devra désormais avoir souscrit à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables au moment où il introduit sa demande et non pas 6 mois au préalable. Cette modification est motivée par le fait que le requérant de l'aide, lorsqu'il s'agit d'une personne physique propriétaire du véhicule, peut introduire la demande dès l'immatriculation du véhicule à son nom. Il sera toutefois tenu au respect de la durée de détention minimale de 7 mois du véhicule.

Au point 2° il est proposé d'étendre de 12 mois la période durant laquelle les véhicules visés par le programme « Neistart Lëtzebuerg », à savoir les véhicules dont la conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021, pourront être mis en circulation, ceci afin d'assurer que certains véhicules dont la livraison risque d'être retardée en raison des impacts de la pandémie du COVID-19 puissent encore profiter d'une aide financière.

Le point 3° précise les modalités d'application pour les véhicules électriques purs et les véhicules à pile à combustible à hydrogène commandés (date du contrat d'achat ou date du contrat de leasing) entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022. Ainsi, l'aide financière de 8 000 EUR sera maintenue pour les voitures 100% électriques, sous réserve toutefois que la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 180 Wh/km. Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 Wh/km, le montant de la prime est réduit à 3 000 EUR. Toutefois et indépendamment de la consommation d'énergie électrique, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses, une prime de 8 000 EUR sera allouée pour les voitures comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes. Pour les camionnettes 100% électriques, le montant de la prime reste inchangé à 8 000 EUR. Il en est de même pour les voitures à pile à combustible à hydrogène. Les aides pour les quadricycles, motocycles et cyclomoteurs 100% électriques restent inchangées.

Au point 4°, s'appliquant aux véhicules électriques hybrides rechargeables, il est précisé que les incitations financières seront limitées aux seuls véhicules achetés et mis en circulation pour la première fois durant l'année 2021, tout en réduisant le montant de la prime de 2 500 à 1 500 EUR.

ad Art. 2.

Cet article précise que le niveau des aides financières introduit par le programme « Neistart Lëtzebuerg » (50 % du coût du véhicule hors TVA, avec un plafond de 600 EUR) pour les vélos et pedelecs sera maintenu au cours des douze mois à venir, à savoir pour les véhicules achetés entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022.

ad Art. 3.

Alors que la durée de détention minimale de 7 mois (étendue à 12 mois pour les véhicules de location sans chauffeur) du véhicule est maintenue pour tout requérant de l'aide financière, les demandes d'aide financière pourront désormais être introduites dès l'immatriculation du véhicule au nom du requérant sous condition que ce dernier soit une personne physique propriétaire du véhicule en question. Cette disposition vise avant tout les ménages à faible revenu qui n'auront plus à « préfinancer » durant plus de 7 mois le montant de la subvention étatique.

ad Art. 4.

Cet article précise que ce règlement produit ses effets au 1^{er} avril 2021.

ad Art. 5.

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 continuer à promouvoir les véhicules à zéro ou à faibles émissions de CO₂ tout en contribuant à la relance verte.

Le financement des aides étatiques sera assuré via le fonds climat et énergie, en application de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Estimation du déchet budgétaire

Partant de l'hypothèse que les parts de marché des véhicules 100% électriques continueront d'augmenter à 12% durant la période considérée, quelques 6 000 voitures 100% électriques bénéficieraient d'une prime étatique. Supposant que dans 75% des cas le montant de la prime sera de 8 000 EUR, le déchet budgétaire s'élèverait à 40,5 millions EUR. S'y ajouteraient encore quelques 2 000 voitures plug-in hybrides dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50g/km (montant correspondant : 3 millions EUR).

On estime à 150 le nombre de camionnettes 100% électriques (montant de 1,2 million EUR) commandées entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022. S'y ajoutent 400 quadricycles, motocycles et cyclomoteurs (montant de 400.000 EUR), ainsi que 30 000 vélos et pedelecs²⁵ (nombre inchangé par rapport aux douze derniers mois ; montant estimé de 13,5 millions EUR). En raison toutefois de difficultés d'approvisionnement que connaissent actuellement la plupart des distributeurs de vélos et pedelecs²⁵, ce chiffre pourrait s'avérer surestimé.

Le déchet budgétaire total du présent projet de règlement, réparti sur les années budgétaires 2021, 2022 et en partie 2023, pourrait donc avoisiner 58 millions EUR.

V. Texte coordonné

Règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019

- 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

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-dessus 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 mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) est prise en compte.

Pour les véhicules repris aux points 1 et 3 ci-dessus 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 motorcycle ou un cyclomoteur.

Toutefois, sous condition que la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 11 mai 2020 et le ~~31 décembre 2021~~ **et le 31 décembre 2022** inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8.000 euros lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette, sans pour autant dépasser 50 % du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule ;
- 2° 50% du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1.000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

Pour les véhicules repris au paragraphe (1), alinéa 1, point 1, et sous condition que la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 Wh/km ;**
- 2° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 Wh/km, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le requérant de l'aide financière, à savoir 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, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins 5 personnes ;**
- 3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ne répondant pas aux conditions visées aux points 1 et 2 ci-devant ;**

4° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle ou un cyclomoteur.

La consommation d'énergie électrique dont question aux points 1 et 2 ci-devant est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP telle que reprise 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 au paragraphe (1), alinéa 1, point 2 et sous condition que la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 8 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motorcycle 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.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 décembre 2021 inclusivement, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

- (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 2021 inclusivement et le 31 décembre 2022 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. La date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule doit intervenir ~~au plus tard le 31 mars 2021~~ au plus tard le 31 mars 2022.

Toutefois, pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 1, point 3, la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2021. La première mise en circulation du véhicule doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2021.

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 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.
- Toutefois, pour les véhicules pour lesquels la facture est établie entre le 11 mai 2020 ~~et le 31 mars 2021 inclusivement~~ **et le 31 mars 2022 inclusivement**, le montant de l'aide financière s'élève à 50% du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 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 mars 2021 inclusivement~~ **et le 31 mars 2022 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. **Toutefois, le délai de sept mois précité n'est pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire 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.
6. une copie du contrat de vente du véhicule, lorsque la date de conclusion du contrat de vente est comprise entre le 11 mai 2020 et le ~~31 mars 2021~~ **inclusivement et le 31 mars 2022 inclusivement**, et lorsque le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} avril 2021 et le ~~31 décembre 2021~~ **inclusivement et le 31 décembre 2022 inclusivement**.

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 ayant l'Environnement, le Climat et le Développement durable dans ses attributions et Notre ministre ayant la Mobilité et les Travaux publics dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



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

Coordonnées du projet

| | |
|--|--|
| Intitulé du projet : | Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 - 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 (MECDD) |
| 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 ; - reconduction de 12 mois jusqu'au 31 mars 2022 et orientation plus ciblée des aides financières d'application sous le régime "clever fueren" |
| Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) | Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Administration de l'environnement |
| Date : | 16/03/2021 |



Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles : House of automobile (Fedamo, Febiac, Mobiz)

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

Oui Non N.a. ¹

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 : texte coordonné joint à l'avant-projet de règlement grand-ducal

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 : non applicable



- 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 l'Administration de l'environnement et la Société nationale de circulation automobile afin de procéder à une vérification complémentaire des données inscrites au certificat de conformité et au certificat d'immatriculation, respectivement pour vérifier la condition de la durée de détention minimale de 7 mois d'application pour tous les véhicules soumis à une obligation 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)