



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 30/2022-1

16 mars 2022

Clever fueren

Projet de 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

Informations techniques :

N° du projet :	30/2022
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
Commission :	"Affaires économiques, fiscalité et politique budgétaire "



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 ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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° Le paragraphe 3 est complété par un alinéa 2 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 se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l'aide

financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. 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 douze mois. »

- 2° Au paragraphe 4, alinéa 3, les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2024 inclusivement » ;
- 3° Au paragraphe 4, alinéa 3, les termes « au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « au plus tard le 31 décembre 2024 inclusivement » ;
- 4° Au paragraphe 4, alinéa 3, un nouveau point 2 libellé comme suit est inséré après le point 1 :
 - « 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 remplissant simultanément les conditions suivantes :
 - a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre ;
 - b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
 - c) 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 2022 et le 31 mars 2024 inclusivement »

Les points 2 à 5 sont renumérotés 3 à 6 ;

- 5° Au paragraphe 4, alinéa 3, point 3, les termes « aux points 1° et 2° » sont remplacés par les termes « aux points 1, 2 et 3 » ;
- 6° Au paragraphe 4, alinéa 4, les termes « aux points 1° et 2° » sont remplacés par les termes « aux points 1, 2 et 3 » ;
- 7° Le paragraphe 4 est complété comme suit : « La puissance nette maximale du système de propulsion dont question au point 2 est celle 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. » ;
- 8° Au paragraphe 4, alinéa 5, les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2024 inclusivement » ;
- 9° Au paragraphe 4, alinéa 5, les termes « au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « au plus tard le 31 décembre 2024 inclusivement » ;
- 10° Au paragraphe 6, alinéa 1^{er}, les termes « et le 31 décembre 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 décembre 2024 inclusivement » ;
- 11° Au paragraphe 6, alinéa 1^{er}, les termes « au plus tard le 31 mars 2022. » sont remplacés par les termes « au plus tard le 31 mars 2024. »

12° Au paragraphe 6, l'alinéa 2 est complété comme suit :

« Ce délai est porté au 31 décembre 2022 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :

- 1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est intervenue au plus tard le 30 septembre 2021 ;
- 2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe 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 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2024 inclusivement » ;
- 2° Au paragraphe 5, les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2024 inclusivement. ».

Art. 3.

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

- 1° Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, la deuxième phrase est remplacée 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 se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Les délais de sept mois et de douze mois ne sont pas d'application lorsque le requérant de l'aide financière est une personne physique propriétaire du véhicule. » ;

- 2° Au paragraphe 2, l'alinéa 2 est complété comme suit :

« Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. »

- 3° Au paragraphe 4, alinéa 2, point 6, les termes « et le 31 mars 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 mars 2024 inclusivement » ;

- 4° Au paragraphe 4, alinéa 2, point 6, les termes « et le 31 décembre 2022 inclusivement » sont remplacés par les termes « et le 31 décembre 2024 inclusivement » ;

- 5° Au paragraphe 7, l'alinéa 1^{er} est complété comme suit :

« Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. »

- 6° Au paragraphe 7, l'alinéa 2 est complété comme suit :

« Lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. »

Art. 4.

Le présent règlement produit ses effets au 1^{er} avril 2022.

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

La Ministre des Finances,

Yuriko Backes

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

Dans le cadre de son plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030, le gouvernement s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (-55% par rapport à 2005), de recours aux énergies renouvelables (25%) et d'amélioration de l'efficacité énergétique (de 40 à 44%). Avec environ 60% des émissions totales de gaz à effet de serre attribuées au Luxembourg, le secteur des transports joue un rôle crucial dans l'atteinte de ces objectifs.

A rappeler aussi qu'en vertu du projet de règlement grand-ducal déterminant les allocations d'émissions de gaz à effet de serre annuelles pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2030 des secteurs visés à l'article 5 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, un objectif de réduction des émissions de 57% à l'horizon 2030 (par rapport à 2005) a été proposé pour le secteur des transports.

Outre les efforts en matière de promotion des transports publics et de la mobilité douce, l'électromobilité revêt un rôle clé pour décarboner le secteur du transport. C'est ainsi que le gouvernement s'était fixé comme objectif, dans le cadre du PNEC, d'augmenter la part des voitures électriques à 49% d'ici 2030. L'introduction d'une prime à l'achat pour les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ constitue un élément central de cette stratégie. A côté de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le passage à des véhicules à zéro émissions de CO₂ contribue également à la réduction des polluants atmosphériques (oxydes d'azote et particules fines) et des nuisances sonores.

Introduites par le règlement grand-ducal du 7 mars 2019, 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 cadre du programme « Neistart Lëtzebuerg », 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. Au printemps 2021, à travers une nouvelle modification du règlement grand-ducal du 7 mars 2019, le régime « clever fueren » avait été reconduit de douze mois supplémentaires, à savoir jusqu'au 31 mars 2022, tout en prévoyant une allocation plus ciblée des primes.

Sous l'effet entre autres du régime « clever fueren », et en particulier des incitatifs revus à la hausse au printemps 2020, les parts de marché aussi bien des voitures 100% électriques (0,8% des nouvelles immatriculations en 2018 ; 1,8% en 2019 ; 5,5% en 2020 et 10,5% en 2021) que celles des voitures hybrides rechargeables dites « plug-in » (1,4% en 2018 ; 1,7% en 2019 ; 5,9% en 2020 et 10% en 2021) ont sensiblement augmenté.

Toutefois, au vu des objectifs ambitieux précités, la poursuite des efforts en matière de promotion de l'électromobilité reste de mise. En effet, les véhicules 100% électriques sont

encore nettement plus chers à l'achat que les véhicules avec moteur à combustion interne ou plug-in hybrides.

Depuis l'introduction du régime d'aides financières « clever fueren » début 2019, quelques 6 200 primes pour un montant de plus de 29 millions EUR ont été allouées pour des véhicules 100% électriques et plug-in hybrides. Il y a toutefois lieu de considérer que les dossiers de demande introduits par les entreprises 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), près de 25 800 subsides pour un montant de plus de 9,7 millions EUR ont été alloués. Le fait qu'au total quelques 55 000 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 le régime d'aides financières de deux années supplémentaires, à savoir jusqu'au 31 mars 2024.

Le régime « clever fueren » vise d'un côté à continuer à promouvoir les véhicules motorisés électriques purs (dits « 100% électrique ») et à pile à combustible à hydrogène (les aides financières pour les véhicules hybrides rechargeables dits « plug-in » étant limitées aux véhicules commandés avant fin 2021), 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 avant-projet de règlement grand-ducal propose ainsi de maintenir les aides financières en l'état, à savoir une aide financière de 8 000 EUR pour les voitures 100% électriques, sous réserve que la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 180 Wh/km (ce qui équivaut à 18 kWh/100 km), valeur respectée par quelques 80% des voitures électriques pures nouvellement immatriculées en 2021. Il est toutefois proposé d'étendre ce seuil à 200 Wh/km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture 100% électrique est inférieure ou égale à 150 kilowatt. Cette disposition permettra d'allouer une prime de 8 000 pour les voitures de taille moyenne se prêtant, pour la plupart, au transport de 5 personnes. De plus, comme la consommation d'énergie électrique d'un certain nombre de voitures 100% électriques avoisine 180 Wh/km, le choix de certaines options peut faire en sorte que ce seuil est dépassé. Ainsi, la modification proposée simplifiera pour les voitures d'une puissance nette maximale inférieure ou égale à 150 kilowatt la configuration des options de la voiture.

Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépasse le seuil de 180 Wh/km, le montant de la prime de 3 000 EUR est également reconduit. Il en est de même de la prime de 8 000 EUR 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, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses. Pour les camionnettes 100% électriques et les voitures à pile à combustible à hydrogène, le montant de la prime reste inchangé à 8 000 EUR.

Quant aux véhicules électriques hybrides rechargeables, conformément aux orientations retenues dans le cadre du plan national intégré en matière d'énergie et climat, les incitations financières sont limitées aux seuls véhicules achetés et mis en circulation pour la première fois pendant l'année 2021. Toutefois, considérant la pénurie de semi-conducteurs au niveau mondial et l'allongement des délais de livraison des véhicules neufs en résultant, il est proposé d'étendre le délai de première mise en circulation pris en compte pour les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables dites « plug-in » de 12 mois jusqu'au 31 décembre 2022 pour les véhicules commandés au plus tard le 30 septembre 2021. Afin de garantir que seuls les véhicules dont la première immatriculation était prévue pour 2021 sont visés par cette prolongation, la date de livraison initialement prévue devra être clairement indiquée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule.

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.

Les dispositions du présent avant-projet de règlement s'appliquent aux véhicules commandés entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2024 et dont la première mise en circulation a lieu avant la fin 2024, 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 2022 et le 31 mars 2024.

Enfin, dans un souci d'éviter une « exportation » des subventions étatiques suite à une vente du véhicule après 7 mois, à un moment où le montant du subside dépasse souvent la perte de valeur du véhicule, il est proposé d'augmenter la durée de détention minimale de 7 à 12 mois pour tous les véhicules soumis à une obligation d'immatriculation. Cette disposition s'appliquera pour les voitures commandées à partir du 1^{er} avril 2022. Toutefois, le requérant de l'aide, sous condition qu'il s'agisse d'une personne physique propriétaire du véhicule, peut 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 ciblée des primes.

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 l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. L'augmentation du délai de détention minimale de 7 à 12 mois, d'application pour les voitures commandées à partir du 1^{er} avril 2022, est justifiée par le souci d'éviter une exportation des subventions étatiques.

Les points 2° et 3° précisent que la durée d'application du régime d'aides financières est étendue de 24 mois (date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ; date de première mise en circulation).

Le point 4° précise que l'aide financière de 8 000 EUR s'applique également aux voitures 100% électriques dont la consommation d'énergie électrique du véhicule dépasse 180 Wh/km, sous réserve toutefois qu'elle n'excède pas 200 Wh/km et que la puissance nette maximale du système de propulsion du véhicule est inférieure ou égale à 150 kilowatt.

Le point 7° précise que la valeur de la puissance nette maximale du système de propulsion est celle 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. Sur le certificat de conformité communautaire cette valeur est affichée à la case 27.3 et est dénommée « puissance nette maximale » en Français, « maximum net power » en Anglais, ou « Höchste Nutzleistung » en Allemand. Au cas où la puissance nette maximale est affichée séparément pour les différents essieux du véhicule, la somme de ces puissances nettes maximales est à considérer.

Au point 12°, considérant la pénurie de semi-conducteurs au niveau mondial et l'allongement des délais de livraison des véhicules neufs en résultant, il est proposé d'étendre le délai de première mise en circulation pris en compte pour les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables dites « plug-in » de 12 mois jusqu'au 31 décembre 2022 pour les véhicules commandés au plus tard le 30 septembre 2021. Afin de garantir que seuls les véhicules dont la première immatriculation était prévue pour 2021 sont visés par cette prolongation, la date de livraison initialement prévue devra être clairement indiquée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule.

ad Art. 2.

Cet article précise que le niveau des aides financières introduit par le programme « Neistart Lëtzebuerg » et confirmé par le règlement de 2021 (50 % du coût du véhicule hors TVA, avec un plafond de 600 EUR) pour les vélos et pedelecs²⁵ sera maintenu au cours des deux années

à venir, à savoir pour les véhicules achetés entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2024.

ad Art. 3.

Cet article précise, suite à l'augmentation de la durée de détention minimale pour les véhicules soumis à immatriculation, que les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière 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. Rappelons toutefois que les demandes d'aide financière peuvent 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. Ainsi les ménages à faible revenu n'auront pas à « préfinancer » durant plus de 12 mois le montant de la subvention étatique.

ad Art. 4.

Cet article précise que ce règlement produit ses effets au 1^{er} avril 2022.

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 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.

a. Dispositions réglementaires en vigueur

Pour mémoire, en 2021, 4 649 nouvelles voitures 100% électriques ont été immatriculées (10,5% des parts de marché).

Rappelons que les **voitures commandées en 2021** seront en bonne partie immatriculées en 2022 et affecteront donc le budget des années 2022 et 2023 :

- Parts de marché des voitures 100% électriques en 2022 estimées à 15% : 7 500 voitures ; hypothèse que 10% de ces voitures ne répondent pas aux critères d'éligibilité (p.ex. export du véhicule avant l'échéance de 12 mois) ou que tout simplement l'aide financière n'est pas sollicitée ;
- 5 400 primes à 8 000 EUR et 1 350 primes à 3 000 EUR seraient allouées ; coût budgétaire : 47,25 mio EUR ;
- Il est estimé que ce montant sera liquidé pour moitié en 2022 et pour moitié en 2023.

b. Dispositions du présent avant-projet de règlement grand-ducal

Les dispositions du présent avant-projet de règlement grand-ducal concernent les voitures achetées entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2024. Considérant les délais de livraison, ces voitures seront, pour la plupart, immatriculées en 2023 et 2024. Alors que les personnes physiques propriétaires du véhicule peuvent introduire la demande d'aide financière dès la mise en circulation du véhicule, les personnes morales de droit privé doivent attendre douze mois. Il en résulte qu'une partie des subventions couvertes par le présent règlement ne sera liquidée qu'en 2025.

Les **voitures commandées en 2022** seront en bonne partie immatriculées en 2023 et affecteront donc le budget des années 2023 et 2024 :

- Parts de marché des voitures 100% électriques en 2023 estimées à 20% : 10 000 voitures ; hypothèse que 10% de ces voitures ne répondent pas aux critères d'éligibilité (p.ex. export du véhicule avant l'échéance de 12 mois) ou que tout simplement l'aide financière n'est pas sollicitée ;
- 7 200 primes à 8 000 EUR et 1 800 primes à 3 000 EUR seraient allouées ; coût budgétaire : 63 mio EUR ;

- Il est estimé que ce montant sera liquidé pour moitié en 2023 et pour moitié en 2024.

Les **voitures commandées en 2023 et au 1^{er} trimestre 2024** seront en bonne partie immatriculées en 2024 et affecteront donc budget des années 2024 et 2025 :

- Parts de marché des voitures 100% électriques en 2024 estimées à 25% : 12 500 voitures ; hypothèse que 10% de ces voitures ne répondent pas aux critères d'éligibilité (p.ex. export du véhicule avant l'échéance de 12 mois) ou que tout simplement l'aide financière n'est pas sollicitée ;
- 9 000 primes à 8 000 EUR et 2 250 primes à 3 000 EUR seraient allouées ; coût budgétaire : 78,75 mio EUR ;
- Il est estimé que ce montant sera liquidé pour moitié en 2024 et pour moitié en 2025.

On estime le nombre de **nouvelles camionnettes 100% électriques** immatriculées en 2022 à 150 (montant de 1,2 million EUR, liquidé en 2023), à 300 en 2023 (montant 2,4 millions EUR, liquidé en 2024), à 600 en 2024 (montant 4,8 millions EUR, liquidé en 2025). Pour les camionnettes, on estime que la liquidation du subside a lieu un an après l'immatriculation du véhicule (le requérant de l'aide est, dans la plupart des cas, une personne morale de droit privé).

S'y ajouteraient 400 **quadricycles, motocycles et cyclomoteurs** en 2022 (montant de 400 000 EUR, liquidé en 2022), 600 en 2023 (montant de 600 000 EUR, liquidé en 2023), 800 en 2024 (montant de 800 000 EUR, liquidé en 2024).

S'y ajouteraient encore 20 000 **vélos** (subside moyen 385 EUR) et 10 000 **pedelecs25** (subside moyen 585 EUR) par année (montant annuel estimé à 13,5 millions EUR). En raison toutefois de difficultés d'approvisionnement que connaissent actuellement la plupart des distributeurs de vélos et pedelecs25, ce chiffre est difficile à estimer avec précision.

Le coût budgétaire estimé total du présent projet de règlement, réparti principalement sur les années budgétaires 2023, 2024 et 2025, se présente comme suit :

Tableau récapitulatif de l'impact budgétaire

	Immatriculation	Montant des subsides (millions EUR)			
		2022	2023	2024	2025
voitures	2021	(15,5)			
	2022	(23,6)	(23,6)		
	2023		31,5	31,5	
	2024			39,4	39,4
camionnettes	2021	(0,6)			
	2022		(1,2)		
	2023			2,4	
	2024				4,8
quadricycles, motocycles, cyclomoteurs	2022	(0,4)			
	2023		0,6		
	2024			0,8	
vélos et pedelecs ²⁵		(3,5)+10,0	13,5	3,5	
TOTAL régime <i>clever fueren</i>		53,6	70,4	77,6	44,2
<i>dont coûts générés par le nouveau règlement</i>		10,0	45,6	77,6	44,2

Les montants entre parenthèses correspondent aux subventions accordées selon le régime d'aides financières « clever fueren » existant (véhicules achetés au plus tard le 31 mars 2022).

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-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 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-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 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.

Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, l'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté dans les douze mois qui suivent la date à laquelle il a été immatriculé au nom du requérant de l'aide financière. 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 douze 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 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 le 31 mars 2024 inclusivement**, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois ~~au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement~~ **au plus tard le 31 décembre 2024 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 wattheure/kilomètre ;
- 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 remplissant simultanément les conditions suivantes :**

- a) **sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre :**

b) la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

c) 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 2022 et le 31 mars 2024 inclusivement ;

~~2°3°~~ 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 wattheure/kilomètre, 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 cinq personnes ;

~~3°4°~~ 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°~~ aux points 1, 2 et 3 ;

~~4°5°~~ 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°6°~~ 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°~~ aux points 1, 2 et 3 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. La puissance nette maximale du système de propulsion dont question au point 2 est celle 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 le 31 mars 2024 inclusivement, et que le véhicule est mis en circulation pour la première fois ~~au plus tard le 31 décembre 2022 inclusivement~~ au plus tard le 31 décembre 2024 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 2022 inclusivement~~ **et le 31 décembre 2024 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 2022~~ **au plus tard le 31 mars 2024**.

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. **Ce délai est porté au 31 décembre 2022 lorsque le véhicule remplit simultanément les conditions suivantes :**

- 1° la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est intervenue au plus tard le 30 septembre 2021 ;**
- 2° la date de livraison initialement prévue du véhicule, renseignée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule, se situe 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 2022 inclusivement~~ **et le 31 mars 2024 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 2022 inclusivement~~ **et le 31 mars 2024 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.~~ **Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois. Les délais de sept mois et de douze mois ne sont 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. **Toutefois, lorsque la date de conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois.**

- (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 motocycle 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, 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 2022 inclusivement~~ **et le 31 mars 2024 inclusivement**, et lorsque le véhicule est mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} avril 2021 ~~et le 31 décembre 2022 inclusivement~~ **et le 31 décembre 2024 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. **Lorsque la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité 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. **Lorsque la date de**

conclusion du contrat de location ou de leasing du véhicule se situe à partir du 1^{er} avril 2022, le délai de sept mois précité est porté à douze mois.

- (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 24 mois jusqu'au 31 mars 2024 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 :	25/02/2022



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 12 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 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)