



Projet No 65/2020-1

2 juillet 2020

Aide financière pour bornes de charge de véhicules électriques

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques

Informations techniques :

| | |
|------------------------------|---|
| No du projet : | 65/2020 |
| Remise de l'avis : | meilleurs délais |
| Ministère compétent : | Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable |
| Commission : | Commission « Affaires sociales, sécurité et santé au travail et environnement » |

.... Procedure consultative



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Énergie et de
l'Aménagement du territoire

Département de l'énergie



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

Projet de règlement grand-ducal portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques

| | | |
|------|--|-------|
| I. | Exposé des motifs | p. 2 |
| II. | Texte du projet de règlement grand-ducal | p. 4 |
| III. | Commentaire des articles | p. 8 |
| IV. | Fiche financière | p. 12 |
| V. | Fiche d'évaluation d'impact | p. 13 |

I. Exposé des motifs

Dans son plan intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030, le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 55% à l'horizon 2030 par rapport à l'année de référence 2005. Face à ce défi, le gouvernement est résolu à poursuivre ses efforts en matière de décarbonisation des transports.

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

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

C'est ainsi qu'en mars 2019, le gouvernement avait instauré par voie de règlement grand-ducal un régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂. Depuis, le marché se développe plus rapidement que jamais, surtout dans le domaine des véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables. Pour un déploiement efficace et une perception positive par l'utilisateur, ce développement nécessite d'être accompagné par l'implémentation d'une infrastructure de recharge adéquate. Dans ce contexte, outre une infrastructure publique, « charger chez soi » est le mode de recharge préféré par la plupart des utilisateurs et une précondition importante pour l'achat d'un tel véhicule.¹

C'est dans cette perspective que le gouvernement propose de compléter l'aide financière pour véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ avec une aide financière pour les bornes de recharge acquises par des personnes physiques. Elle est orientée vers les utilisateurs actuels et futurs d'un véhicule électrique nécessitant une infrastructure de recharge et ayant une préférence pour la recharge chez eux en évitant que les utilisateurs rechargent leur véhicule sur des prises électriques qui ne sont pas spécifiquement dédiées à la recharge sécurisée de véhicules électriques. Ce marché n'est pas encore suffisamment développé pour atteindre les objectifs envisagés par le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC). Par sa conception, la mesure supportera trois objectifs principaux :

- promotion de l'électromobilité ;
- mise en place de standards techniques en vue de faciliter la gestion intelligente de charge, d'assurer une meilleure qualité et efficacité du service de charge, et de permettre

¹ Une publication par Scott Hardman et autres de 2018 dans le prestigieux journal "Transportation Research" évaluant une multitude d'enquêtes trouve que la possibilité de recharger chez soi est la plus importante précondition pour convaincre les gens d'acheter un véhicule électrique, et que c'est aussi l'endroit le plus utilisé pour la recharge. Pour le contexte luxembourgeois, une étude par Schwartz and Co réalisée en 2011 trouvait que 90-95% des charges seraient effectuées dans le domaine privé.

l'intégration des bornes dans des systèmes de recharge intelligents au niveau local et systémique au bénéfice de la qualité et de la sécurité du réseau public ;

- promotion de l'autoconsommation de l'électricité produite sur place (interface photovoltaïque - véhicule électrique ; bâtiment du futur).

Au niveau technique, les exigences minimales relatives aux solutions de recharge promues au niveau des bâtiments prévoient une gestion intelligente de la charge au niveau local ainsi que la compatibilité avec les prescriptions de raccordement des gestionnaires de réseau électrique – une précondition pour le développement conséquent de l'infrastructure de charge privée au Luxembourg.

Au niveau financier, les frais éligibles couvrent la borne, l'équipement technique, ainsi que la main d'œuvre pour l'installation respectivement l'adaptation technique de l'installation préexistante. Les montants se basent sur une analyse détaillée du marché et varient en fonction du nombre des emplacements et de l'intelligence de l'installation de recharge. Le subside vise à couvrir un pourcentage fixe des coûts, plafonné à un montant maximal pour suivre la dynamique du marché.

La demande de subside peut être introduite par des personnes physiques propriétaires ou locataires, ou par un syndic au nom et pour le compte des copropriétaires ou de leurs locataires bénéficiaires de l'aide. Le traitement des demandes est assuré par l'Administration de l'environnement (AEV), soit sur papier, soit de manière digitale en utilisant le portail MyGuichet. Le financement des aides étatiques est assuré via le Fonds climat et énergie, en application de la loi modifiée du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ; 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto ; 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ;

Vu la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

Vu la fiche financière ;

Les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics 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 de l'Énergie, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

Art. 1^{er}.

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- (1) « borne de charge » : un dispositif électrique fixe dédié au chargement de véhicules électriques raccordé au réseau de distribution basse tension et équipé d'un ou de plusieurs points de charge consistant soit en une prise de chargement pour un véhicule électrique, soit en un câble fixe avec connecteur pour un véhicule électrique, chacun de ces points de charge communiquant avec le véhicule pour piloter la puissance de la charge ;
- (2) « borne de charge OCPP » : borne de charge équipée avec une interface intégrée ou externe compatible avec le standard « Open Charge Point Protocol (OCPP) » version 1.6 ou supérieure ;
- (3) « demandeur » : une personne qui introduit et signe une demande en obtention d'une aide financière visée par le présent règlement et qui réunit dans son chef la pleine et entière propriété de la borne de charge ;
- (4) « logement » : un local d'habitation distinct et indépendant ;
- (5) « local professionnel » : un local professionnel distinct et indépendant ;
- (6) « emplacement » : un emplacement de stationnement sur le territoire du Grand-Duché du Luxembourg non ouvert au public, situé à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment ;

(7) « système collectif de gestion intelligente de charge » : un système qui gère l'ensemble des bornes de charge derrière un même point de raccordement de façon à limiter le prélèvement simultané de puissance à une valeur qui ne peut pas dépasser la capacité mise à disposition par le gestionnaire de réseau au point de raccordement. Ce système doit être capable d'intégrer un nombre de bornes de charge équivalent au nombre d'emplacements situés à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment et doit permettre un raccordement non-discriminatoire des futurs utilisateurs.

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 et l'installation d'une borne de charge neuve pour véhicules électriques répondant aux critères déterminés à l'article 3.

Est exclue du bénéfice de l'aide toute borne de charge d'occasion.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques propriétaires ou locataires de l'emplacement sur lequel la borne de charge est installée. Peut également introduire une demande en obtention d'une aide financière au nom et pour le compte du demandeur, le syndic du bâtiment auquel est rattaché l'emplacement mandaté à cette fin.

Lorsque le demandeur est propriétaire ou locataire de plusieurs emplacements rattachés à un même bâtiment, une aide financière correspondant à un seul de ces emplacements pourra lui être allouée. Toutefois, dans le cas où le demandeur est propriétaire ou locataire de plusieurs logements ou locaux professionnels d'un même bâtiment, une aide financière correspondant à un seul de ces emplacements par logement et local professionnel pourra lui être allouée.

Lorsque plusieurs demandeurs sont propriétaires ou locataires du même logement ou local professionnel, un seul emplacement par logement ou local professionnel est éligible pour une aide financière.

(3) L'aide financière n'est allouée que pour une seule borne de charge par emplacement, ou bien dans le chef du propriétaire ou bien dans le chef du locataire.

Toutefois, en cas de changement de propriétaire ou de locataire d'un emplacement pour lequel une borne de charge a été subventionnée, une aide financière peut être accordée pour une nouvelle borne de charge installée en remplacement d'une borne de charge démontée.

Art. 3.

(1) L'aide financière n'est pas due pour les bornes destinées à l'exploitation commerciale ou à la revente.

(2) Seules sont éligibles les bornes de charge neuves d'une puissance de charge maximale limitée à 11 kW en courant triphasé soit par leur conception, soit par d'autres moyens non modifiables par l'utilisateur, et installées par un électricien agréé conformément aux conditions

techniques de raccordement aux réseaux de basse tension visées par l'article 5, paragraphe (2) de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

Dans le cas d'un bâtiment auquel sont rattachés au moins quatre emplacements, uniquement les bornes de charge OCPP ou celles qui sont gérées par un système collectif de gestion intelligente de charge sont éligibles pour l'octroi de l'aide financière.

(3) L'aide financière est allouée pour les investissements qui ont lieu entre le 1^{er} juillet 2020 et le 30 juin 2023 inclus. La date de facturation des documents respectifs fait foi.

Art. 4.

(1) Le montant de l'aide financière s'élève à 50 % du coût hors taxe sur la valeur ajoutée de l'acquisition et de l'installation de la borne de charge, sans toutefois dépasser 750 euros.

Ce plafond s'élève à 1 200 euros lorsque la borne de charge est une borne de charge OCPP.

(2) Pour les bornes de charge installées sur un emplacement rattaché à un bâtiment avec au moins quatre emplacements, le montant de l'aide financière s'élève à 50 % du coût hors taxe sur la valeur ajoutée de la borne et de son installation, sans toutefois dépasser 1 200 euros lorsque la borne de charge est une borne de charge OCPP.

Ce plafond s'élève à 1 650 euros lorsque la borne de charge est dès son installation intégrée dans un système collectif de gestion intelligent de charge.

(3) Sont éligibles au titre des coûts d'installation visés aux paragraphes 1^{er} et 2 les travaux de montage de la borne de charge, le matériel et les travaux de câblage électrique et de communication entre le tableau électrique et la borne de charge, l'interrupteur différentiel et le disjoncteur ainsi que le système collectif de gestion intelligente de charge et l'intégration des bornes dans ce système. Les travaux de modification au tableau électrique sont également éligibles lorsque ces modifications sont liées à l'installation de la borne de charge.

Art. 5.

(1) Les aides financières prévues à l'article 2 sont allouées par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. Le traitement des demandes est assuré par l'Administration de l'environnement.

(2) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire au plus tard 12 mois après la dernière facture émise dans le cadre de l'investissement.

(3) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière sont à introduire auprès de l'Administration de l'environnement moyennant un formulaire spécifique mis à disposition par cette dernière, le cas échéant, par voie électronique.

Les demandes doivent comporter l'ensemble des pièces justificatives suivantes :

1. une copie de la facture acquittée en due forme, attestant l'achat et l'installation de la borne de charge ;
2. un extrait cadastral indiquant la propriété, si le demandeur est propriétaire de l'emplacement sur lequel la borne de charge est installée ;
3. une copie du contrat de bail portant sur l'emplacement où la borne de charge pour laquelle l'aide financière est demandée est installée, si le demandeur n'est pas propriétaire dudit emplacement.

(4) 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.

Tout dossier dans lequel il n'est pas donné suite à cette demande endéans un délai d'un an est clôturé et la demande en l'obtention d'une aide financière est refusée. L'Administration de l'environnement informe le requérant de la clôture de son dossier ainsi que du refus de sa demande.

(5) L'Administration de l'environnement peut, si elle le juge nécessaire, demander à l'Administration du cadastre et de la topographie une vérification complémentaire des données inscrites au formulaire.

(6) 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.

Art. 6.

Le présent règlement produit ses effets au 1^{er} juillet 2020.

Art. 7.

Notre ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et Notre ministre ayant l'Energie 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.

III. Commentaire des articles

Ad article 1^{er}.

Cet article contient les différentes définitions relatives au présent règlement.

Ad Art. 2.

Cet article introduit une aide financière pour l'achat et l'installation d'une borne de charge pour véhicules électriques réservée à des personnes physiques, soit propriétaire soit locataire de l'emplacement sur lequel la borne de charge est installée. Seules sont éligibles les emplacements sur le territoire du Grand-Duché du Luxembourg non ouverts au public, situés à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment, y inclus les garages individuels ou collectifs. Les aides sont expressément exclues pour les bornes de charges d'occasion.

Le paragraphe (2) spécifie que toute personne physique propriétaire ou locataires de l'emplacement sur lequel la borne de charge est installée peut introduire une demande en obtention d'une aide financière. Dans une copropriété, le syndic du bâtiment peut introduire la demande au nom et pour le compte du ou des copropriétaire(s) respectivement locataire(s) l'ayant mandaté expressément ou tacitement. Cette option permet au syndic de jouer son rôle notamment quant à la mise en place coordonnée d'un système collectif de gestion intelligente de charge.

Pour une judicieuse limitation des emplacements éligibles, l'alinéa 2 du paragraphe (2) prescrit qu'une seule aide financière peut être allouée aux demandeurs propriétaires ou locataires de plusieurs emplacements au sein d'un même bâtiment. Toutefois, plusieurs bornes sont éligibles pour un même demandeur s'il occupe plusieurs logements ou locaux professionnels dans ce bâtiment. Ceci permettra, entre autres, aux propriétaires d'un bâtiment à plusieurs logements de l'équiper avec une infrastructure de recharge collective. Il convient d'évoquer qu'une conditionnalité exclusive en relation avec le logement ou local professionnel au sein du même bâtiment exclurait les emplacements détachés, comme par exemple un emplacement loué dans un garage à proximité d'une habitation principale ou du lieu de travail sans emplacement de stationnement.

Une fois une borne ayant été subventionnée, toute borne supplémentaire pour le même emplacement ne pourra pas faire objet d'une aide financière, condition dont le contrôle va être assuré par l'Administration de l'environnement par un registre spécifique. Le paragraphe (3) prévoit cependant que dans le cas d'un changement de propriétaire ou locataire, lorsque l'ancien propriétaire/locataire a désinstallé sa borne subventionnée, le nouveau propriétaire/locataire aura droit à une subvention pour une nouvelle borne de charge.

Ad Art. 3.

Cet article contient les spécificités des bornes de charge éligibles pour l'aide financière. Il exclut expressément l'aide pour les bornes destinées à l'exploitation commerciale, comme par exemple l'offre explicite d'un service de charge avec l'objectif d'en réaliser des profits. L'aide n'est pas non plus due pour une borne destinée à la revente.

Le paragraphe (2) consacre les conditions relatives aux bornes ainsi qu'aux modalités de leurs installations. La limitation de la puissance de charge à 11kW en courant triphasé se justifie d'un côté par la nécessité de ne pas surcharger le réseau dans le cadre du déploiement de l'infrastructure de charge privée à grande échelle, et de l'autre côté par le fait que la puissance de 11kW s'est établie comme standard pour la recharge d'une grande partie des véhicules électriques, permettant une recharge suffisamment rapide à domicile. En vertu de cette exigence, les bornes ayant une puissance de charge supérieure sont éligibles à condition que l'électricien ayant procédé à l'installation ait certifié que la puissance de charge ait été limitée à 11kW par des moyens techniques qui ne peuvent pas être contournés par l'utilisateur final.

Pour pouvoir faire l'objet d'une subvention, la borne de charge doit impérativement être installée par un électricien agréé. Ce dernier doit certifier la conformité de l'installation (y compris les adaptations nécessaires au niveau de l'installation électrique du bâtiment) avec les conditions techniques de raccordement au réseau de basse tension telles qu'établies par les gestionnaires de réseau et acceptées par l'Institut Luxembourgeois de Régulation, ainsi que la limitation de la puissance de charge maximale à 11kW. Ces certifications seront faites moyennant le formulaire de demande mis à disposition par l'Administration de l'environnement.

Quant à l'équipement des bâtiments avec au moins quatre emplacements (c'est-à-dire notamment les résidences de taille moyenne et grande), les exigences techniques des bornes s'élargissent soit à une interface intégrée ou externe compatible avec le standard de communication ouverte « Open Charge Point Protocol (OCPP) » version 1.6 ou supérieure, soit à une connexion des bornes subventionnées à un système collectif de gestion intelligente de charge. Par sa conception, cette exigence est une précondition importante permettant l'évolution non-discriminatoire dans le raccordement des futurs utilisateurs et la communication entre les bornes de charge de différents fabricants dans le cadre de la charge des véhicules électriques. Elle sert à inciter l'achat et l'installation d'un équipement permettant de limiter la puissance instantanée collective de plusieurs bornes de recharge à une valeur spécifique. Cette valeur sera typiquement la capacité maximale pour bornes de recharge déterminée par le gestionnaire de réseau pour la résidence lors de la demande assurant une gestion sûr et efficace du point de raccordement ainsi que du réseau public. De plus, cette fonctionnalité permettra de profiter des tarifs d'électricité dynamiques dans le futur.

Le paragraphe (3) détermine la période d'application de l'aide financière. Elle est allouée pour les bornes de charge dont l'acquisition et l'installation ont lieu entre le 1^{er} juillet 2020 et le 30 juin 2023 inclus. La durée de trois ans est motivée par la nécessité persistante de développer un

réseau de recharge adapté aux besoins des utilisateurs d'un côté, et le besoin de réviser la présente mesure après avoir suivi le développement du marché de l'autre côté.

Ad Art. 4.

Cet article précise le montant de l'aide financière qui se détermine dans une logique progressive selon le nombre des emplacements et l'intelligence de la borne. Outre la borne de charge privée elle-même, sont éligibles tous les coûts d'installation y relatifs, c'est-à-dire les travaux d'installation et le matériel, notamment les travaux de câblage électrique et de communication entre le tableau électrique et la borne de recharge privée, l'interrupteur différentiel et le disjoncteur ainsi qu'un éventuel système collectif de gestion intelligente de charge et l'intégration des bornes dans ce système. Les travaux de modification au tableau électrique sont également éligibles lorsque ces modifications sont liées à l'installation de la borne de charge privée.

Le subside se détermine dans une logique progressive selon le nombre des emplacements et l'intelligence de la borne. Ainsi, le subside vise à promouvoir explicitement une gestion de charge intelligente au niveau local et systémique. Dans tous les cas, une intelligence de base bénéficiant notamment à la qualité et à la sécurité du réseau public est assurée par les conditions techniques de raccordement aux réseaux de basse tension dont la conformité est certifiée par un électricien agréé lors de la demande du subside.

Pour les bâtiments avec un à trois emplacements (comme par exemple les maisons uni- et bi-familiales), un montant maximal plus élevé que le taux de base est accordé pour les bornes équipées d'un standard de communication ouverte « Open Charge Point Protocol (OCPP) » version 1.6 ou supérieure permettant l'intégration de la borne au niveau du « bâtiment connecté » (bâtiment possédant une infrastructure électrique intelligente avec des objets connectés) ainsi que la gestion de la borne (y compris de la charge) à distance.

Dans les bâtiments avec au moins quatre emplacements reprises au paragraphe (2), les bornes équipées par un OCPP version 1.6 ou supérieur bénéficient du même subside que dans les bâtiments de plus petite taille en vue d'être consistant et d'éviter un éventuel abus. Pour inciter encore plus explicitement la mise en place d'une gestion intelligente collective, le montant de l'aide financière dans cette catégorie est augmenté pour les bornes qui sont dès leur installation intégrées dans un système de recharge intelligent collectif permettant (au moins) de limiter la puissance instantanée collective de plusieurs bornes de recharge à une valeur spécifique. Cette valeur sera typiquement la capacité maximale pour bornes de recharges déterminée par le gestionnaire de réseau pour la résidence lors de la demande, mais permettra également de profiter des tarifs d'électricité dynamiques dans le futur.

Pour tout subside, en fixant un taux de participation endéans un plafond déterminé lors d'une étude technique et économique du marché, les modalités de calcul du montant tiennent compte

aussi bien des coûts actuels pour l'acquisition et l'installation d'une borne de charge que de l'évolution future de ces coûts.

Ad Art. 5.

Cet article décrit la procédure de la demande. Les paragraphes (1) à (3) précisent les modalités d'introduction des demandes : administration compétente, délais d'introduction, introduction moyennant formulaire spécifique et pièces justificatives à joindre.

Les paragraphes (4) et (5) investissent l'administration compétente, c'est-à-dire l'Administration de l'environnement, de prérogatives d'investigation en lui permettant d'exiger la production de toute autre pièce non prévue mais qu'elle juge nécessaire pour pouvoir constater que les conditions d'éligibilité soient remplies. Pour des raisons de protection des données, les dossiers qui sont en suspens en attendant le versement de pièces justificatives par le requérant seront clôturés après l'écoulement d'un délai d'un an après l'émission du courrier de l'administration demandant ces pièces justificatives supplémentaires.

Le paragraphe (6) prévoit les cas dans lesquels il y a lieu de restituer la subvention indûment touchée.

Ad article 6

Cet article précise que ce règlement produit ses effets au 1^{er} juillet 2020.

Ad article 7

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

IV. Fiche financière

Par le biais du règlement grand-ducal proposé, l'Etat entend promouvoir les bornes de recharge privées en vue de poursuivre ses efforts en matière de décarbonisation des transports. Les objectifs du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) visant un taux de 49% des véhicules en circulation en 2030 permet une estimation du développement de l'électromobilité, des bornes de recharge privées et de l'enveloppe financière de la mesure proposée. Les détails se trouvent dans le tableau ci-dessous.

| | 2020* | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------|-------|--------|--------|
| Nouveaux véhicules électriques purs | 1 678 | 3 280 | 4 847 | 6 366 |
| Nouveaux véhicules plugin-hybrides | 3 068 | 5 057 | 6 995 | 8 863 |
| Total véhicules rechargeables | 4 746 | 8 336 | 11 842 | 15 228 |
| | | | | |
| Bornes de recharge privées : 50% des nouveaux véhicules rechargeables | 791 | 4 168 | 5 921 | 7 614 |
| Bornes de recharge privées promues par le présent règlement : 50% des nouvelles bornes | 396 | 2 084 | 2 960 | 3 807 |
| Bornes de recharge pour lesquelles l'aide financière est plafonnée à 750€ : 1/3 des bornes | 132 | 695 | 987 | 1 269 |
| Bornes de recharge pour lesquelles l'aide financière est plafonnée à 1 200€: 1/3 des bornes | 132 | 695 | 987 | 1 269 |
| Bornes de recharge pour lesquelles l'aide financière est plafonnée à 1 650€: 1/3 des bornes | 132 | 695 | 987 | 1 269 |
| | | | | |
| Aide financière totale de la mesure [Mio €] | 0.5 | 2.5 | 3.6 | 4.6 |

**L'année 2020 est considéré avec 1/3 des chiffres du PNEC pour cette année.*

Le financement des aides étatiques sera assuré via le fonds climat et énergie, en application de la loi modifiée du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ; 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto ; 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

- Entreprises/Professions libérales:
- Citoyens:
- Administrations:

Oui: Non:
 Oui: Non:
 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.:³

Remarques/Observations: ...Ce PRGD ne concerne que les personnes physiques

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?
 Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour
 et publié d'une façon régulière?

Oui: Non:

Oui: Non:

Remarques/Observations: Stratégie de communication élaborée en collaboration avec myenergy

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: pas applicable

6. Le projet contient-il une charge administrative⁴ 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 administratif approximatif total?
 (nombre de destinataires x coût administratif⁵ par destinataire)

.....

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?
 Registre national des personnes physiques
 Plan cadastral

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

Oui: Non: N.a.:

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

³ N.a.: non applicable

⁴ 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.

⁵ 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...).

Art 2(4) définit que tout dossier dans lequel il n'est pas donné suite endéans un délais d'un an est clôturé, aussi et surtout pour éviter que les données personnelles ne soient pas gardées trop longtemps.

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:pas applicable.....

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:

Si non, pourquoi?

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une
 - b. amélioration de qualité réglementaire?
- Oui: Non:
Oui: Non:

Remarques/Observations: pas applicable

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

Remarques/Observations: implémentation d'une démarche digitale sur MyGuichet

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:

Pour l'Administration de l'environnement, le délai de la mise en place du système informatique est de 3-4 mois à partir de la validation du cahier de charge.

MyGuichet prévoit un phasage du projet :

Phase 1 : mise en place de la démarche destinée au particulier - T1-2021

Phase 2 : mise en place de la démarche destinée aux syndicats – T2-2021

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:

Si oui, lequel? ...Formation relatif à la solution backoffice soit des agents de l'AEV soit des agents du service externe chargé avec l'administration

Remarques/Observations:pas applicable

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: Le texte de l'avant-projet de loi ne contient aucune disposition liée au sexe.

- 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 évaluation⁶ ?

Oui: Non: N.a.:

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:

http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁷ ?

Oui: Non: N.a.:

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:

http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁷ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)