

Luxembourg, le 27 octobre 2025

Objet : Projet de loi n°8386¹ ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat² - Amendements parlementaires. (6630bisBJI)

*Saisine : Ministre de l'Economie
(4 août 2025)*

Avis complémentaire de la Chambre de Commerce

Les amendements parlementaires sous avis (ci-après les « Amendements ») ont pour objet de répondre aux oppositions formelles formulées par le Conseil d'État dans son avis du 25 février 2025³ concernant plusieurs articles du projet de loi n°8386 ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat (ci-après le « Projet initial »).

En bref

- La Chambre de Commerce se réjouit que la méthode de sélection appliquée lors des procédures de mise en concurrence soit davantage précisée par les Amendements.
- La Chambre de Commerce s'interroge sur le fait que le budget de 20 millions d'euros n'ait pas été réévalué à la suite de l'ajout de deux nouvelles classes de véhicules (M2 et M3) éligibles à la transformation. Dès lors, elle s'interroge sur la répartition de ce budget entre les différentes catégories, voire classes, de véhicules. Il serait en effet souhaitable de prévoir une enveloppe budgétaire distincte pour chaque classe, afin d'éviter qu'une catégorie spécifique ne capte la totalité des fonds disponibles au détriment des autres.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

² L'amendement 19 propose de modifier le titre du projet de loi n°8386 en ajoutant le passage souligné : **Projet de loi ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat et modifiant : 1° la loi modifiée du 20 juillet 2017 ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale ; 2° la loi du 15 juillet 2022 instaurant un régime d'aides dans le contexte du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour la période 2021-2030**

³ [Lien vers l'avis du Conseil d'État du 25 février 2025](#)

Considérations générales

De manière générale, la Chambre de Commerce renvoie à son avis 6630DLA publié le 12 septembre 2024 au sujet du Projet initial (ci-après l'« avis du 12 septembre 2024 »)⁴. Dans cet avis, elle a salué le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat. Le Projet initial a traduit les possibles aides d'État introduites par le « *General Block Exemption Regulation* » (GBER)⁵ européen, bien que cet instrument européen fixe un cadre strict pour l'octroi d'aides d'État pour les catégories de projet y définies, et laisse donc une faible marge de manœuvre au niveau national. Toutefois, selon la Chambre de Commerce, certaines questions subsistaient dans le Projet initial. En effet, le Conseil d'État a également soulevé plusieurs oppositions formelles dans son avis du 25 février 2025, auxquels les Amendement sous avis entendent répondre.

La Chambre de Commerce salue en particulier le fait que la méthode de sélection des projets lors des mises en concurrence soit davantage expliquée et précisée par les Amendements. Cette clarification concerne tant les situations dans lesquelles le budget alloué permettrait de financer l'ensemble des projets, afin de rétablir une concurrence effective, que le cas inverse, c'est-à-dire lorsque le budget ne permet pas de financer tous les projets. La Chambre de Commerce salue également le fait que le classement des projets s'effectue sur la base d'un seul critère, à savoir l'ordre croissant des montants d'aide demandés rapportés à l'unité de protection de l'environnement, ce qui permet d'écarter tout pouvoir discrétionnaire du ministre ayant l'Économie dans ses attributions.

Cependant, certaines questions subsistent.

Commentaire des amendements

Concernant l'amendement 1^{er} visant l'article 1^{er}, paragraphe 2, alinéa 1^{er}

La Chambre de Commerce salue la modification de l'article 1^{er}, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, qui fait en sorte que l'exclusion introduite par ce paragraphe 2⁶ ne s'applique pas « (...) *aux aides en faveur de l'acquisition de véhicules routiers à émission nulle neufs et de la transformation de véhicules routiers prévues à l'article 6, paragraphe 6, (...)* ». Cette modification assure une plus grande équité et favorise l'inclusion des PME dans la transition vers la mobilité électrique, en supprimant un seuil qui pouvait freiner leurs investissements.

Concernant l'amendement 2 visant l'article 2, point 25°

La Chambre de Commerce accueille favorablement la suppression du libellé : « *qui a le statut de personne morale* »⁷. Cette dernière contribue à une application plus inclusive et cohérente du régime d'aides. Cette modification permet désormais aux entreprises, indépendamment de leur forme juridique, disposant d'une autorisation d'établissement, d'accéder à ces aides.

Concernant l'amendement 6 visant l'article 2, point 53° ainsi que l'amendement 10 visant l'article 6, paragraphe 1^{er}

⁴ [Lien vers l'avis 6630DLA du 12 septembre 2024 sur le site de la Chambre de Commerce](#)

⁵ Règlement (UE) n°651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité

⁶ « (2) *Aucune aide inférieure à 50 000 euros s'agissant de petites et moyennes entreprises et à 100 000 euros s'agissant de grandes entreprises ne peut être octroyée sur le fondement de la présente loi.* »

⁷ « 25° « *entreprise régulièrement établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg* » : une entreprise ~~qui a le statut de personne morale~~ disposant d'une autorisation d'établissement délivrée en application de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales »

La Chambre de Commerce prend note de l'ajout des véhicules des classes M2 et M3 dans la définition d'un « *véhicule routier* » (article 2, point 53°) effectuée par l'amendement 6⁸, ainsi que de la précision apportée au paragraphe 1^{er} de l'article 6 par l'amendement 10 lequel « (...) *clarifie que l'aide en faveur de l'achat ou la location des véhicules à émission nulle concerne uniquement les véhicules neufs de la catégorie N1 à N3. Par conséquent, l'élargissement aux catégories M2 et M3 concerne uniquement le volet de la transformation.* » Cependant, la Chambre de Commerce s'interroge sur le fait que le budget de 20 millions d'euros, alloué à la procédure de mise en concurrence, n'ait pas été révisé après l'ajout de deux nouvelles classes de véhicules (M2 et M3) pour la transformation, d'autant plus que ce budget était initialement prévu uniquement pour le « *transport des choses ou à la traction de véhicules utilisés pour le transport de choses* » avant la modification introduite par les amendements 6 et 7.

Dès lors, la Chambre de Commerce s'interroge sur la répartition du budget en fonction des différentes catégories, voire classes, de véhicules. Il serait en effet important de prévoir un budget distinct pour chaque classe de véhicules, afin d'assurer qu'une classe spécifique n'absorbe pas l'ensemble des fonds disponibles, tandis qu'il ne resterait plus rien pour les autres classes, ce d'autant plus que deux nouvelles classes ont été ajoutées pour la transformation. Donc, en lien avec les dispositions de l'article 6, notamment celles au paragraphe 5, la Chambre de Commerce souhaite souligner que la conception de ces mises en concurrence ainsi que l'allocation du budget devraient tenir compte des différentes classes de véhicules, afin de renforcer l'attractivité du segment des véhicules lourds des classes N2 et N3.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce tient à rappeler que l'attractivité des véhicules routiers à émission nulle dépend également des infrastructures de charge et de ravitaillement. Elle soutient donc la continuité des appels à projets accordant des aides financières aux entreprises qui investissent dans des projets pour des infrastructures de charge dédiées aux véhicules utilitaires lourds. Ces projets comprennent les bornes de charge et le raccordement au réseau électrique. Ces appels devraient être organisés en parallèle des mises en concurrence prévues à l'article 6, afin d'éviter que les entreprises ne renoncent à investir en raison du coût élevé des infrastructures nécessaires.

Finalement, la Chambre de Commerce regrette que ses commentaires relatifs aux articles 5, 11 et 18 du Projet initial concernant l'aide à l'investissement en faveur de la protection de l'environnement, y compris la décarbonation, l'aide à l'investissement en faveur des infrastructures énergétiques et le délai de traitement de la demande d'aide n'aient pas été pris en compte par les Amendements : Elle renvoie pour plus de détails à son avis du 12 septembre 2024.

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

BJI/DJI

⁸ « Par cet amendement, la notion de « *véhicule routier* » utilisée par le présent projet de loi est étendue aux véhicules de transport en commun dont la capacité excède huit places assises hors conducteur et dont le poids est égal ou inférieur à cinq tonnes (catégorie M2) ainsi qu'à ceux dont le poids est supérieur à cinq tonnes (catégorie M3). »