

Luxembourg, le 16 juin 2026

Objet : Projet de loi n°8577¹ relative au régime d'aides pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques - Amendements gouvernementaux. (6899bisVAN)

*Saisine : Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité
(24 avril 2026)*

Avis complémentaire de la Chambre de Commerce

Les sept amendements gouvernementaux² sous avis (ci-après, les « Amendements ») ont pour objet d'apporter des modifications techniques et clarifications juridiques au projet de loi n°8577 (ci-après, le « Projet initial ») portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques, renommé par ces Amendements « Projet de loi relative au régime d'aides pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques » pour donner suite à l'avis du Conseil d'État N°62.215 du 10 mars 2026³.

Les Amendements répondent aux deux oppositions formelles du Conseil d'État, portant sur la fixation des montants et seuils d'aides au niveau de la loi, ainsi qu'à plusieurs observations d'ordre légistique et de sécurité juridique, sans modifier de manière substantielle l'économie générale du régime d'aides prévu par le Projet initial.

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

² [Lien vers les Amendements](#)

³ [Lien vers l'avis du Conseil d'Etat](#)

En bref

- La Chambre de Commerce constate que les Amendements sous avis revêtent un caractère essentiellement technique et juridique, visant à répondre aux oppositions formelles du Conseil d'État, sans modifier substantiellement le régime d'aides prévu par le Projet initial.
- Elle accueille favorablement l'inscription directe dans la loi des plafonds et montants d'aides.
- Elle salue la nouvelle définition de la « borne de charge intelligente », mais souligne la nécessité de réintégrer une référence explicite à la norme OCPP, standard ouvert reconnu, afin de garantir l'interopérabilité effective des bornes subventionnées.
- Elle regrette que les acquéreurs de bornes depuis le 1^{er} janvier 2026 demeurent dans l'incertitude quant au versement des aides, et invite le Gouvernement à mieux anticiper, à l'avenir, l'échéance des régimes d'aides en tenant compte des délais de la procédure législative.
- Elle réitère ses recommandations émises dans son avis sur le Projet initial en matière de simplification administrative, d'accompagnement de la filière et d'évaluation périodique du régime.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements gouvernementaux, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

Contexte

Pour rappel, le Projet initial a pour objet de prolonger, au-delà du 31 décembre 2025, le régime d'aides financières « Klimabonus Wallbox » en faveur de l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques et de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge, en couvrant les investissements dont la date de facturation est située entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030.

Dans son avis⁴ (ci-après, l'« Avis initial »), la Chambre de Commerce avait salué la volonté du Gouvernement de maintenir un cadre incitatif clair et cohérent pour le déploiement d'infrastructures de charge privées et collectives. Elle avait noté, avec une certaine réserve, que le renvoi à un règlement grand-ducal pour la fixation des montants précis des aides introduisait une incertitude pour les investisseurs et les bénéficiaires potentiels. Le Conseil d'État, dans son avis N°62.215 du 10 mars 2026, a confirmé cette préoccupation en s'opposant formellement aux dispositions en cause sur le fondement des articles 117, paragraphe 4, et 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Considérations générales

Il ressort de l'exposé des motifs que les Amendements visent principalement à adapter l'intitulé du Projet initial, à lever les oppositions formelles du Conseil d'État relatives à l'articulation entre le pouvoir réglementaire et la matière réservée à la loi, à répondre à des observations de sécurité juridique, ainsi qu'à corriger plusieurs imprécisions rédactionnelles signalées par le Conseil d'État, sans modifier l'économie générale du Projet initial.

Concernant la modification de l'intitulé et de l'objet du Projet initial (amendements 1 et 2)

La Chambre de Commerce prend acte de la modification de l'intitulé du Projet initial, qui précise désormais qu'il s'agit de poursuivre le régime d'aides existant plutôt que d'en instituer un nouveau. Cette clarification s'aligne sur les remarques formulées par le Conseil d'État dans des avis récents relatifs à des régimes similaires. La mise à jour de l'article 1^{er}, qui fixe sans ambiguïté la période d'éligibilité entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030, contribue également à la lisibilité du dispositif.

Concernant la définition de la « borne de charge intelligente », l'interopérabilité et la définition des organismes de contrôle (amendement 3)

La Chambre de Commerce prend acte du remplacement de la définition de la « borne de charge OCPP (Open Charge Point Protocol) » par celle de « borne de charge intelligente ». Elle reconnaît que cette nouvelle définition, technologiquement neutre, vise à couvrir les capacités de collecte et de transmission de données, les fonctionnalités de gestion à distance et la communication via protocole sécurisé et interopérable. Toutefois, la Chambre de Commerce souhaite attirer l'attention du législateur sur les risques que ferait courir l'abandon de toute référence explicite à la norme OCPP.

La norme OCPP, reconnue tant au niveau international qu'europpéen, est intégrée au catalogue des normes reconnues par de l'ILNAS⁵ et a fait l'objet d'une publication au Journal Officiel parmi les normes applicables au Luxembourg sous la référence « ILNAS-EN IEC 63584 ».

⁴ [Lien vers l'avis 6899VAN sur le site de la Chambre de Commerce](#)

⁵ Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services.

Elle garantit en effet deux types d'interopérabilité essentiels :

- d'une part, l'interopérabilité entre les bornes subventionnées et le système de communication et de centralisation utilisé par les opérateurs de bornes de charge : imposer un protocole de communication harmonisé est essentiel pour s'assurer qu'un nouvel opérateur de charge puisse opérer les bornes en cas de changement, et éviter que des bornes se retrouvent inopérables par un autre opérateur notamment en cas de défaillance de l'opérateur initial ;
- d'autre part, l'interopérabilité avec le système collectif de gestion intelligente de charge dans les immeubles collectifs, lui-même nouvellement subventionné par le Projet initial.

La Chambre de Commerce souligne que la norme OCPP était déjà exigée par le régime d'aides précédent (prévu dans le règlement grand-ducal du 19 août 2020⁶) et qu'une continuité rédactionnelle serait de nature à éviter le développement d'une infrastructure fragmentée reposant sur des protocoles propriétaires. Elle recommande dès lors que la référence à la norme OCPP soit réintégrée dans la loi.

Le point 3 de l'article 2 du Projet initial pourrait être modifié comme suit :

« 3° Une borne de charge intelligente est une borne qui respecte la norme OCPP. »

La Chambre de Commerce recommande également que les critères d'éligibilité aux aides « Klimabonus Wallbox » intègrent le respect du protocole ModBUS TCP, protocole ouvert et largement adopté sur le marché, afin d'assurer l'interopérabilité entre la ou les bornes de recharge et le système de gestion d'énergie du logement ou du bâtiment (HEMS/BEMS). Une telle interopérabilité est essentielle pour permettre l'optimisation des flux énergétiques à l'échelle du bâtiment, en combinaison avec d'autres équipements subventionnés (systèmes photovoltaïques, pompes à chaleur).

Dans une vision holistique, la Chambre de Commerce invite également à ce qu'il soit garanti, à travers les différents régimes Klimabonus, que les systèmes de gestion d'énergie subventionnés soient compatibles avec le compteur intelligent relié au réseau public d'électricité.

Elle accueille favorablement l'insertion, à l'article 2, d'une définition de l'« organisme de contrôle agréé » par référence à la loi modifiée du 21 décembre 2007, en réponse à l'opposition formelle du Conseil d'État. Cette précision, exigée par l'article 117, paragraphe 4, de la Constitution dans les matières réservées à la loi, renforce la sécurité juridique du dispositif, tant pour les demandeurs que pour les organismes concernés.

Concernant l'inscription des plafonds d'aides directement dans la loi (amendements 4 et 5)

La Chambre de Commerce note positivement le fait que les Amendements inscrivent directement dans la loi les plafonds d'aides et les éléments essentiels du dispositif, en réponse aux deux oppositions formelles du Conseil d'État fondées sur les articles 117, paragraphe 4, et 45, paragraphe 2, de la Constitution. Le Conseil d'État avait en effet souligné que les dispositions initiales conféraient au pouvoir réglementaire « toute latitude pour déterminer le montant réel des aides à allouer », la seule limite étant un plafond général sans critère de modulation inscrit dans la loi.

⁶ [Lien vers le règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques](#)

L'amendement 4 établit ainsi une grille différenciée et lisible de plafonds d'aides pour les bornes de charge individuelles : 750 euros pour les bornes simples, 1.200 euros pour les bornes de charge intelligentes, et 1.400 euros pour les bornes conformes à la norme ILNAS EN ISO 15118-20 : 2022, ce dernier plafond étant limité aux bornes dont la date de facture est antérieure au 1^{er} janvier 2027. Cette grille offre désormais une base légale claire, prévisible et définissant les critères d'identification des bornes ouvrant droit à une aide, répondant ainsi à la critique du Conseil d'État qui pointait l'absence de définition légale des « bornes équipées de fonctionnalités techniques spécifiques ».

S'agissant des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge, l'amendement 5 inscrit dans la loi le plafond de 40.000 euros par système, en réponse à la même opposition formelle. La Chambre de Commerce y voit un renforcement de la prévisibilité du dispositif pour les propriétaires et syndicats de copropriétaires d'immeubles collectifs.

Concernant la procédure d'attribution et l'intégration des modalités dans la loi (amendement 6)

La Chambre de Commerce prend acte du retrait du projet de règlement grand-ducal précisant les modalités de calcul et la procédure d'attribution des aides, et de leur intégration directement dans le Projet initial. Cette approche, cohérente avec la logique de l'ensemble des Amendements et alignée sur le régime d'aides pour l'acquisition de véhicules à zéro émission, simplifie le cadre normatif au bénéfice de l'administré.

La Chambre de Commerce relève que la refonte de l'article 5 simplifie sensiblement le texte par rapport à la version initiale, notamment en allégeant les dispositions relatives au formulaire de demande. Elle réitère, dans ce contexte, son souhait de voir l'Administration de l'environnement mettre à disposition des outils d'accompagnement administratif et technique — notamment des formulaires préremplis et des guides pratiques — afin de faciliter l'accès aux aides pour les particuliers et les syndicats de copropriété.

Concernant l'entrée en vigueur rétroactive (amendement 7)

La Chambre de Commerce prend acte de la rétroactivité au 1^{er} janvier 2026 retenue par l'amendement 7, rendue nécessaire par l'expiration du régime précédent au 31 décembre 2025 et par la durée de la procédure législative. Si elle comprend que cette approche vise à ne pas pénaliser les investisseurs ayant réalisé des dépenses éligibles dès le début de l'année 2026, elle regrette que ces derniers se trouvent, depuis plusieurs mois, dans une incertitude préjudiciable quant au moment du déblocage et au versement effectif des aides. Cette situation, qui fragilise la confiance dans la stabilité du cadre incitatif, aurait pu être évitée.

À cet égard, la Chambre de Commerce invite le Gouvernement à anticiper davantage, à l'avenir, l'échéance des régimes d'aides en tenant dûment compte des délais inhérents à la procédure législative. Elle rappelle que la prévisibilité et la continuité des dispositifs de soutien constituent des conditions essentielles à l'adoption à grande échelle des véhicules électriques et à la décision d'investissement des ménages et des copropriétés.

Concernant ses observations formulées dans l'Avis initial

La Chambre de Commerce renvoie, pour autant que de besoin, aux observations formulées dans son Avis initial, et estime utile de rappeler ses recommandations non traitées par les Amendements, à savoir :

- la nécessité d'une évaluation périodique du régime d'aides afin d'en mesurer l'efficacité et d'adapter les paramètres du dispositif à l'évolution du marché des véhicules électriques, dans un contexte où les projections financières restent dépendantes d'hypothèses d'adoption incertaines ;
- l'importance d'un accompagnement de la filière professionnelle afin d'assurer la capacité de livraison et d'installation ;
- la mise en place de dispositifs d'accompagnement administratif et technique accessibles, notamment pour les syndicats de copropriété et les petites structures.

*

*

*

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

VAN/DJI