

N° 8725²

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**relative au régime d'aides pour l'acquisition
de véhicules routiers à zéro émission de CO₂**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(5.5.2026)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de prolonger au-delà du 30 juin 2026 le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO₂, communément désigné sous l'appellation « Klimabonus Mobilité ». Il est ainsi proposé d'étendre ce régime de quatre années supplémentaires, jusqu'au 30 juin 2030, tout en maintenant inchangée la graduation des aides financières introduite depuis le 1^{er} octobre 2024. Le Projet introduit par ailleurs une procédure de préfinancement, permettant aux acheteurs personnes physiques de bénéficier d'une déduction directe de la subvention sur la facture finale dès le 1^{er} janvier 2027.

En bref

- La Chambre de Commerce accueille favorablement la prolongation du régime « Klimabonus Mobilité » jusqu'au 30 juin 2030 offrant une sécurité juridique indispensable aux différents acteurs dans un contexte de transition énergétique.
- Elle salue l'introduction d'une procédure de préfinancement, qui répond à une demande ancienne de simplification administrative, et représente une avancée concrète pour faciliter l'accès des particuliers aux aides financières.
- Elle invite les auteurs du Projet à clarifier le régime de responsabilité du demandeur intermédiaire pour qu'en cas d'octroi indu, la procédure de restitution de l'aide soit dirigée exclusivement vers le bénéficiaire final, et non vers l'intermédiaire ayant introduit la demande.
- Elle prend acte du maintien des montants et critères d'éligibilité applicables depuis le 1^{er} octobre 2024, tout en s'interrogeant sur la capacité de ce régime inchangé à atteindre les objectifs ambitieux du PNEC à l'horizon 2030, eu égard à la stagnation des voitures électriques dans les nouvelles immatriculations à 27% en 2025.
- Elle suggère l'introduction d'un « surbonus » pour les véhicules issus de l'industrie européenne.
- Elle s'étonne que les estimations contenues dans la fiche financière soient incohérentes avec les montants budgétés dans la programmation financière pluriannuelle 2026-2029.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis en son état actuel, tout en insistant sur la prise en compte de ses observations.

*

CONTEXTE

La lutte contre le réchauffement climatique et les objectifs nationaux

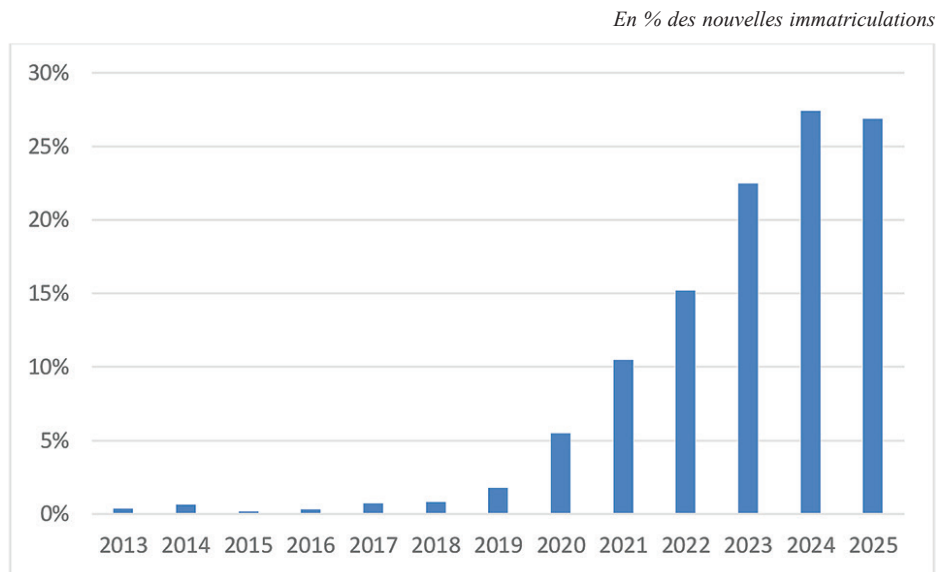
Le réchauffement climatique demeure l'un des défis les plus importants de notre époque. Au Luxembourg, les objectifs climatiques à l'horizon 2030, tels que définis dans le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) mis à jour en juillet 2024¹, sont particulièrement ambitieux : réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005, porter la part des énergies renouvelables à 37% de la consommation finale brute et améliorer l'efficacité énergétique de 44%.

Le secteur des transports occupe une place centrale dans cette équation, représentant environ 60% des émissions totales de gaz à effet de serre comptabilisées au Luxembourg. Cette proportion élevée s'explique notamment par la part importante de carburant vendu à des non-résidents dont les émissions sont attribuées au Luxembourg. L'électrification du parc automobile constitue un levier indispensable pour permettre au Grand-Duché de tenir ses engagements climatiques.

L'évolution des ventes de voitures électriques au Luxembourg

Après une progression rapide des immatriculations de véhicules 100% électriques entre 2020 et 2023, la part de marché des voitures électriques semble avoir atteint un palier au Luxembourg. En 2025, elle s'est maintenue autour de 27% des nouvelles immatriculations, au même niveau qu'en 2024. Cette stagnation, dans un contexte où les objectifs du PNEC supposent une progression continue et significative, est préoccupante.

Graphique 1 : Part des voitures électriques dans les nouvelles immatriculations au Luxembourg



Source : STATEC

La Chambre de Commerce avait déjà alerté, dans son bulletin Actualités & tendances n°28 de janvier 2024², sur le risque que l'objectif de 49% de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc d'ici 2030 soit hors de portée. Les données les plus récentes confirment cette tendance et renforcent la nécessité de disposer d'un régime d'aides stable et prévisible, tout en questionnant l'opportunité d'ajustements supplémentaires pour accélérer la transition.

*

¹ Lien vers le PNEC mis à jour

² Lien vers la publication Actualité et tendances n°28 « Voitures électriques au Luxembourg : maîtriser la transition face aux défis »

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Concernant la prolongation du régime et la continuité des aides

Le Projet prévoit une prolongation du régime d'aides de quatre ans, jusqu'au 30 juin 2030, avec une entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2026. La Chambre de Commerce salue cette prolongation qui garantit la continuité du dispositif au-delà de l'échéance du 30 juin 2026 et offre la visibilité nécessaire aux consommateurs, aux concessionnaires et aux entreprises du secteur pour planifier leurs investissements dans la mobilité électrique.

Elle estime que cette prolongation de quatre années constitue un bon compromis entre le besoin de prévisibilité d'un côté, et la souplesse nécessaire pour garantir le caractère temporaire et ciblé des subventions en question.

Concernant le nouveau régime d'aides

La Chambre de Commerce relève que le Projet maintient inchangés les montants et critères d'éligibilité en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2024. Elle avait exprimé, dans son avis du 23 août 2024³, des préoccupations quant au caractère potentiellement trop abrupt du « phasing out » introduit à l'époque. Dans un contexte de stagnation des parts de marché à 27% sur deux années consécutives, la Chambre de Commerce s'interroge sur la pertinence de ce *statu quo* : si le maintien du régime en l'état offre une stabilité bienvenue, il ne résout pas en lui-même la question de la dynamique insuffisante des ventes de véhicules électriques.

a. Montants des primes pour les voitures électriques neuves

Le Projet maintient la structure de primes introduite en octobre 2024 :

- 6.000 euros pour les voitures dont la consommation ne dépasse pas 160 Wh/km ou pour les voitures comportant au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et dont le demandeur est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes,
- 3.000 euros pour les voitures dont la consommation se situe entre 161 et 180 Wh/km (ou jusqu'à 200 Wh/km si la puissance est inférieure à 150 kW),
- aucune aide pour les véhicules dépassant ces seuils.

La Chambre de Commerce maintient les observations formulées en 2024. Elle considère que le plafond de consommation de 160 Wh/km, qui conditionne l'accès à la prime maximale, reste particulièrement restrictif pour un certain nombre de modèles de berlines familiales ou de SUV compacts électriques qui sont pourtant des alternatives crédibles aux véhicules thermiques. Une révision à la hausse de ce seuil, ou l'introduction d'un mécanisme d'adaptation automatique tenant compte des évolutions technologiques, mériteraient d'être envisagées pour la durée du régime.

Elle rappelle également sa suggestion de prévoir une dérogation supplémentaire pour les ménages composés d'un parent seul et de trois enfants mineurs, confrontés à la même contrainte de transport que les ménages de cinq personnes ou plus, mais ne remplissant pas nécessairement la condition numérique d'au moins cinq personnes.

b. Primes pour les camionnettes électriques

Le Projet reconduit la prime de 6.000 euros pour les camionnettes 100% électriques, identique au régime précédent. La Chambre de Commerce regrette qu'aucun effort additionnel ne soit consenti en faveur de ce segment, pour lequel le différentiel de prix avec les modèles thermiques demeure très important. Les camionnettes électriques sont pourtant essentielles pour décarboner les chaînes logistiques urbaines et la livraison du dernier kilomètre. Une prime renforcée pour ce segment, ou un régime dérogatoire favorable aux entreprises qui électrifient leur flotte de livraison, constitueraient des mesures incitatives ciblées à fort impact environnemental.

³ Lien vers l'avis 6671VAN

c. Primes pour les véhicules d'occasion

La prime de 1.500 euros pour l'achat de voitures électriques d'occasion âgées d'au moins trois ans est reconduite. La Chambre de Commerce réitère son soutien à cette mesure, qui contribue à démocratiser l'accès à la mobilité électrique et à maintenir dans le parc luxembourgeois des véhicules issus des contrats de leasing.

d. Durée minimale de détention

Le Projet maintient la durée minimale de détention de 36 mois pour les véhicules neufs et de 24 mois pour les véhicules d'occasion pour pouvoir bénéficier des financements prévus par le Projet. La Chambre de Commerce maintient ses réserves concernant les impacts de cette disposition sur certaines catégories d'acteurs, notamment les opérateurs de location de courte durée qui renouvellent régulièrement leurs flottes après 6 à 18 mois d'utilisation.

e. Primes pour cycles, vélos à pédalage assisté et vélos cargos

Le Projet reconduit les aides pour les cycles à pédalage assisté et les vélos (50% du coût hors TVA, plafonné à 600 euros), réservées aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie, ainsi que la prime pour les vélos cargo (50% du coût hors TVA, plafonné à 1.000 euros). La Chambre de Commerce réitère son regret que la prime pour les vélos cargo soit réservée aux seules personnes physiques. Les entreprises de livraison, qui utilisent les vélos cargo pour décarboner la logistique du dernier kilomètre, devraient également pouvoir bénéficier d'une aide financière à ce titre.

Concernant l'introduction de la procédure de préfinancement

La Chambre de Commerce accueille très favorablement l'introduction d'une procédure de préfinancement pour les véhicules achetés à partir du 1^{er} janvier 2027. Avec ce système, le concessionnaire déduit directement le montant de la subvention sur la facture finale adressée à l'acheteur, et se voit rembourser ce montant par l'Administration de l'environnement (ci-après « l'Administration ») après soumission d'un dossier complet. Ce mécanisme, inspiré de la procédure déjà en vigueur pour les installations photovoltaïques, représente une avancée significative en matière de simplification administrative et facilitera concrètement l'accès des particuliers aux aides.

La Chambre de Commerce avait expressément demandé, dans ses avis précédents, la mise en place d'une procédure électronique pour les acteurs professionnels. Elle se réjouit que le Projet prévoie le dépôt des demandes via la plateforme gouvernementale myGuichet, permettant ainsi un traitement plus efficace des dossiers par l'Administration.

a. Modalités du registre des demandeurs intermédiaires (article 14)

Le Projet instaure un registre des demandeurs intermédiaires, tenu par l'Administration, auquel les concessionnaires doivent s'inscrire pour participer au système de préfinancement. La Chambre de Commerce accueille favorablement la publication de ce registre sur un site internet public, qui permettra aux consommateurs de s'assurer que leur concessionnaire est bien habilité à appliquer le préfinancement.

S'agissant des sanctions, la Chambre de Commerce note que le Projet prévoit deux régimes distincts : la suspension temporaire (3 à 6 mois) en cas de déclarations fausses ou incomplètes répétées sans intention frauduleuse (paragraphe 6), et la radiation définitive en cas de fraude intentionnelle (paragraphe 8). Elle approuve cette graduation des sanctions, qui permet de distinguer les comportements négligents des agissements frauduleux.

Il est toutefois essentiel de clarifier le régime de responsabilité du demandeur intermédiaire.

Celui-ci ne saurait être tenu responsable :

- d'erreurs matérielles,
- d'informations erronées fournies par le client,
- du non-respect des conditions de détention par le bénéficiaire final,

- de tout autre élément susceptible d'entraîner une révocation de l'aide.

En cas d'octroi indu, la procédure de restitution de l'aide devrait être dirigée exclusivement vers le bénéficiaire final, et non vers l'intermédiaire ayant introduit la demande.

b. Délais de remboursement

La Chambre de Commerce s'interroge sur le délai de traitement prévu à l'article 13, paragraphe 2 : quinze jours ouvrables pour que le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions prenne une décision sur une demande de préfinancement, puis quinze jours supplémentaires pour le paiement. Ce délai lui paraît potentiellement long dans un contexte où le concessionnaire a déjà déduit la subvention sur la facture et attend le remboursement. Il engendre une charge financière significative pour les concessions et se doit donc d'être réduit.

En effet, le processus de décision repose en grande partie sur des vérifications visuelles, voire même automatisables. L'Administration dispose déjà d'un accès direct aux données techniques (certificat de conformité) ainsi qu'aux informations relatives au bénéficiaire. Le risque de fraude apparaît dès lors limité, et le contrôle se résume essentiellement à une vérification formelle de la demande.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce demande :

- soit une réduction substantielle de ces délais,
- soit la mise en place d'un mécanisme d'accord automatique pour les demandes introduites par des entreprises autorisées.

c. Coexistence des deux procédures

Le Projet prévoit que le système de préfinancement coexiste avec la procédure d'attribution ordinaire, le client final devant choisir l'une des deux modalités. La Chambre de Commerce approuve ce principe de libre choix. Elle souligne l'importance de communiquer clairement aux consommateurs sur la disponibilité et les modalités de chaque option afin d'éviter toute confusion.

Concernant l'avenir du régime d'aides

a. Sur l'introduction de critères liés à l'origine de production des véhicules ou de leurs composants

La Chambre de Commerce note l'absence, dans le Projet, de tout critère lié à l'origine de production des véhicules ou de leurs composants. En l'état, les aides publiques luxembourgeoises pourront donc, comme c'est déjà le cas, bénéficier indifféremment aux acquéreurs de véhicules produits en Europe qu'à ceux qui achètent des véhicules importés, y compris auprès de constructeurs bénéficiant de soutiens publics substantiels dans leur pays d'origine.

Cette observation s'inscrit dans un débat de fond que l'Union européenne (UE) est en train de trancher. Proposé le 4 mars 2026 par la Commission européenne, l'Industrial Accelerator Act (IAA)⁴ conditionnerait désormais l'accès aux aides publiques à l'assemblage du véhicule au sein de l'UE et à une proportion minimale de 70% de composants d'origine européenne hors batterie. Ce projet de règlement, dont l'adoption est visée au 4e trimestre 2026, envoie un signal politique fort sur la direction que prend le droit européen.

Certains États membres ont d'ores et déjà agi en ce sens. La France a introduit, dès 2024, un score environnemental calculé sur l'ensemble du cycle de vie amont du véhicule⁵ – incluant la fabrication de la batterie et le transport – dont le seuil minimal exclut en pratique la plupart des modèles produits en Chine. Un « surbonus » additionnel y est par ailleurs réservé aux véhicules dotés d'une batterie fabriquée en Europe.

⁴ Lien vers l'Industrial Accelerator Act

⁵ Lien vers le site de l'ADEME détaillant le score environnemental du véhicule.

La Chambre de Commerce estime qu'il n'appartient pas au Luxembourg d'anticiper unilatéralement un nouveau cadre européen encore en cours de consolidation, dans un contexte où le Klimabonus doit avant tout accélérer l'électrification d'un parc qui stagne à 27% de parts de marché – bien en deçà des cibles du PNEC.

Pour autant, elle partage les préoccupations des industriels européens et luxembourgeois, qu'ils soient constructeurs ou équipementiers, lesquels expriment des inquiétudes devant la progression importante des parts de marché captées par les constructeurs qui ne fabriquent pas en Europe. Ainsi, dans un premier temps, elle suggère que soit expérimentée l'introduction d'un « surbonus » sur la base d'un score environnemental.

Par ailleurs, dans la mesure où le Projet prolonge le régime actuel pour une période relativement longue (4 années), il apparaît nécessaire d'introduire une clause de réexamen à mi-parcours – par exemple en 2028 – afin de permettre l'alignement du régime luxembourgeois avec les évolutions potentielles du cadre européen. Sans attendre cette échéance, la Chambre de Commerce invite le Gouvernement à se préparer, dans ce cadre, à introduire de nouveaux critères d'éligibilité qui pourraient être fondés sur les conditions de production industrielles des véhicules, tout en préservant la dynamique qui doit permettre de tendre vers les objectifs nationaux en matière d'électrification des véhicules.

b. Sur l'introduction de critères liés à la compatibilité des véhicules avec la technologie V2X

A ce stade, la Chambre de Commerce estime qu'il n'est pas encore opportun de conditionner l'octroi des subsides à la compatibilité des voitures avec la technologie de recharge bidirectionnelle (« V2X ») compte tenu de la maturité encore limitée du marché et des infrastructures. La V2X (« vehicle-to-everything ») désigne en effet l'ensemble des technologies permettant à un véhicule électrique non seulement de se recharger, mais aussi de restituer de l'électricité vers l'extérieur – que ce soit pour alimenter un bâtiment (V2H, vehicle-to-home), des équipements (V2L, vehicle-to-load) ou, à terme, le réseau électrique lui-même (V2G, vehicle-to-grid). Si ces usages présentent un potentiel important en matière de flexibilité énergétique décentralisée, leur déploiement reste encore embryonnaire.

Le cadre réglementaire anticipe néanmoins cette évolution, en particulier pour les infrastructures de recharge. La réglementation AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) prévoit ainsi une compatibilité progressive avec la norme ISO 15118, qui constitue le standard de communication entre le véhicule et la borne et permet, notamment, la gestion intelligente de la recharge ainsi que la recharge bidirectionnelle. Au Luxembourg, les régimes d'aides aux bornes de recharge intègrent déjà cette dimension, soit comme condition d'éligibilité, soit sous forme de bonus.

Dans ce contexte, il serait pertinent d'envisager, lors d'une prochaine révision des aides aux véhicules électriques, l'introduction de mécanismes incitatifs favorisant la compatibilité V2X, à mesure que le marché et le cadre réglementaire gagneront en maturité. Une telle évolution constituerait le prolongement logique, côté véhicules, du soutien déjà accordé aux infrastructures.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 3. Condition d'octroi

L'article 3 paragraphe 3 prévoit que « [l]e délai de douze mois visé à l'alinéa 1^{er}, point 3°, est porté à vingt-quatre mois sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise autorisée. »

Dans la pratique, il est fréquent qu'une entreprise autorisée procède à des transferts internes de véhicules, le plus souvent au sein d'un même groupe, avant leur revente au client final. À titre d'exemple, un concessionnaire peut céder un véhicule à une société de leasing pour une période de démonstration, laquelle le transfère ensuite à une entité spécialisée dans la revente de véhicules d'occasion avant sa vente définitive au client.

Il convient de souligner que, dans ce type de schéma, le véhicule n'est immatriculé qu'une seule fois. Ces opérations internes n'altèrent ainsi en rien l'esprit ni l'objectif du Projet.

Dès lors, il apparaît opportun de procéder aux modifications suivantes :

« Le délai de douze mois visé à l’alinéa 1er, point 3°, est porté à vingt-quatre mois sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise autorisée et que le véhicule n’ait été immatriculé qu’une seule fois avant cette demande. »

Fiche financière

Selon la fiche financière, le financement des aides sera assuré via le Fonds climat et énergie. Le coût budgétaire pour la période couverte par le Projet est estimé à 32 millions d’euros pour le second semestre 2026, puis à 74, 84, 94 et 52 millions d’euros pour les années 2027 à 2030 (cette dernière année ne couvrant que six mois), soit un coût total estimé à 336 millions d’euros sur la durée du régime.

La Chambre de Commerce note que ces projections reposent sur des hypothèses de progression des parts de marché des véhicules électriques (30% en 2026, 35% en 2027, 40% en 2028, 45% en 2029, 50% en 2030). Elle observe que ces projections semblent optimistes au regard de la stagnation observée à 27% en 2024 et 2025. Si les parts de marché devaient rester en deçà des projections, l’impact budgétaire serait certes moindre, mais cela signifierait également que les objectifs climatiques du PNEC ne seraient pas atteints.

La Chambre de Commerce aurait aimé lire, dans la fiche financière, des simulations plus détaillées et dynamiques dans le temps, intégrant notamment des scénarios alternatifs sur l’évolution des parts de marché, ainsi que des données sur la répartition entre les différentes catégories de primes et les types d’acquéreurs.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce observe que ces estimations financières ne sont pas cohérentes avec les sommes inscrites au budget pluriannuel 2026-2029. En effet, alors que la fiche financière estime que le coût budgétaire pour les trois années pleines couvertes par le Projet (2027, 2028 et 2029) sera de 252 millions d’euros (74 millions en 2027, 84 millions en 2028 et 94 millions en 2029), seuls 120,9 millions d’euros sont inscrits au budget du Fonds climat et énergie aux lignes « Promotion des véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de CO₂ – vélos/Pedelec/vélos cargo/voitures électriques)⁶ pour ces mêmes années. La Chambre de Commerce s’étonne de l’importance de cette différence et sera attentive à la manière dont ces estimations seront transposées dans le prochain budget de l’Etat.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d’approuver le projet de loi sous avis en son état actuel, tout en insistant sur la prise en compte de ses observations.

⁶ Page 449 de la loi de programmation financière pluriannuelle 2026-2029

