

N° 8725³

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(19.5.2026)

En vertu de l'arrêté du 27 mars 2026 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'un « check de durabilité – Nohaltegekeets-check ».

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État en date des 24 avril et 11 mai 2026.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le projet de loi sous avis vise à prolonger le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO₂ (« Klimabonus Mobilité ») au-delà du 30 juin 2026 et jusqu'au 30 juin 2030. Les montants des aides en question restent inchangés par rapport à la réglementation actuellement en vigueur qui prend fin le 30 juin 2026 et leur financement continuera à être assuré via le fonds climat et énergie.

Les auteurs ont fait le choix d'élaborer un nouveau texte de loi qui remplacera, à partir du 1^{er} juillet 2026, les articles 15-2 à 15-10 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et 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 et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Tout en maintenant la procédure d'attribution classique des aides susvisées, le texte en projet introduit une procédure alternative de préfinancement pour les seuls demandeurs personnes physiques.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen précise l'objet et le champ d'application de la loi en projet, avec une énumération des véhicules éligibles en fonction du type de véhicule et de la date du contrat de vente, de location, de leasing ou de la date de facturation, éléments qui restent inchangés par rapport à la réglementation actuellement en vigueur.

Le Conseil d'État donne à considérer que le paragraphe 1^{er} se borne à viser des aides financières « pour l'acquisition » de certains véhicules, alors que le dispositif mentionne explicitement des aides financières « en cas de location ou de leasing ». Il suggère dès lors de compléter le paragraphe 1^{er} en ce sens.

Le paragraphe 3 introduit la possibilité pour les personnes physiques d'opter pour la procédure de préfinancement, introduite par la loi en projet, au lieu de la procédure classique d'attribution de l'aide

qui continue à exister. Le Conseil d'État relève qu'il y a une incohérence entre les alinéas 1^{er} et 2. Le premier limite, dans sa deuxième phrase, l'option pour la procédure de préfinancement à l'acquisition de véhicules neufs alors que le deuxième vise expressément les montants dus en vertu des articles 4 et 7 et les modalités d'octroi prévues aux articles 5 et 8. Or, les articles 7 et 8 concernent les aides applicables aux véhicules d'occasion, qui devraient être exclus de la procédure de préfinancement en vertu de l'alinéa 1^{er}. Cette incohérence dans le texte étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, de supprimer, au niveau du paragraphe 3, alinéa 2, de la disposition sous examen, les références aux articles 7 et 8.

Le paragraphe 4 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 2

Le point 1^o définit le « demandeur » comme une personne qui, à la fois, « répond aux conditions d'octroi » et « introduit une demande en obtention de l'aide [y] visée ». Le Conseil d'État demande la suppression de cette définition, comme étant superfétatoire, sinon la suppression de la référence aux conditions d'octroi.

Article 3

Le Conseil d'État relève que le projet sous avis prévoit la date du 30 juin 2030 tant pour la conclusion du contrat que pour la première mise en circulation. Or, la situation pourrait se présenter où le contrat serait conclu au 30 juin 2030, mais la première mise en circulation n'interviendrait que par la suite, auquel cas l'aide ne serait pas due. Le Conseil d'État s'interroge si telle est bien l'intention des auteurs, alors que la législation actuelle s'applique aux véhicules visés si la conclusion du contrat intervient au plus tard le 30 juin 2026 et la date de première mise en circulation se situe avant le 30 juin 2027, soit jusqu'à une année plus tard que la conclusion du contrat.

Articles 4 à 11

Sans observation.

Article 12

Le Conseil d'État constate que l'article sous revue omet d'enserrer dans un certain délai la faculté laissée à l'administration de demander des pièces supplémentaires. Il demande que la disposition soit complétée en ce sens, comme le fait par ailleurs l'article subséquent en matière de procédure de préfinancement.

Article 13

Le Conseil d'État relève qu'il ne ressort pas clairement du dispositif quel serait le sort réservé à la demande d'aide introduite par un demandeur via la procédure d'attribution ordinaire après un refus d'une demande d'aide, visant le même véhicule, introduite via la procédure de préfinancement en raison du défaut du demandeur intermédiaire de fournir les pièces demandées par l'Administration de l'environnement en application de l'article 13, paragraphe 3, de la disposition sous examen. Dans une telle hypothèse, est-ce que cette nouvelle demande pourra être considérée comme recevable, alors que l'article 1^{er} du texte en projet n'admet qu'une seule demande pour un même véhicule ?

Par ailleurs, et dans un souci d'harmonisation avec la loi du 19 décembre 2025 introduisant une procédure de préfinancement pour les installations solaires photovoltaïques, le Conseil d'État suggère de prévoir un recours en réformation devant le tribunal administratif contre les décisions prises en vertu de la disposition sous examen.

Article 14

L'article sous revue prévoit, au paragraphe 3, que le ministre prend la décision d'inscription d'une entreprise autorisée au registre des demandeurs intermédiaires, mais, en vertu des paragraphes 6 et 8, il revient à l'Administration de l'environnement de prononcer une suspension de cette inscription ou une radiation définitive dudit registre. Afin de respecter le principe du parallélisme des formes, suivant lequel un acte juridique ne peut en principe être modifié ou abrogé que par un acte contraire pris dans les mêmes formes que celles imposées pour l'édition de l'acte qu'il supprime ou modifie, les décisions de suspension ou de radiation devraient, selon le Conseil d'État, également être prises par le ministre.

Ensuite, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que la loi prévoie un recours en réformation contre les décisions de suspension de l'inscription au registre ou de radiation définitive, qui revêtent le caractère d'une sanction, et ceci au regard de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales¹.

Article 15

Sans observation.

Article 16

L'article sous revue a trait aux contrôles pouvant être effectués par l'Administration de l'environnement. Le Conseil d'État s'interroge sur la pertinence du délai de dix ans endéans lequel l'Administration de l'environnement peut procéder à ce contrôle. Cette question se pose au vu de la durée de vie des véhicules pour lesquels les aides sont octroyées, d'autant plus que ce délai n'est que de cinq ans pour les installations solaires photovoltaïques, dont la durée de vie est nettement supérieure à celle des véhicules visés par le texte en projet, ayant fait l'objet d'une décision d'octroi de l'aide prévue par la loi précitée du 19 décembre 2025.

En ce qui concerne l'alinéa 3 de la disposition sous examen, le Conseil d'État demande d'aligner le libellé à celui retenu à l'article 6, paragraphe 2, de la loi précitée du 19 décembre 2025, qui désigne clairement l'initiateur de la décision de retrait de l'aide.

Article 17

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Observations générales

Le Conseil d'État relève que le groupement usuel d'articles se fait en chapitres, de sorte que les sections sont à remplacer par des chapitres. Le numéro de chapitre n'est pas à faire suivre d'un point et les intitulés des chapitres sont à faire précéder de tirets. Par ailleurs, lorsqu'on se réfère au premier groupement d'articles, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} ». À titre d'exemple, l'intitulé du premier groupement d'articles se lira comme suit :

« Chapitre 1^{er} – Objet, champ d'application et définitions ».

En procédant de cette manière, il y a lieu de veiller à ce que les renvois à l'intérieur du dispositif soient adaptés en conséquence.

Il y a lieu d'écrire « Grand-Duché de Luxembourg » lorsqu'on se réfère au pays.

Article 1^{er}

Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, il convient de supprimer la virgule après les mots « contrat de vente », d'insérer une virgule avant les mots « en cas de » et d'ajouter le mot « celle » avant les mots « du contrat de location ou de leasing ».

Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, première phrase, la virgule avant le mot « lorsque » est à supprimer.

Article 2

Au point 2°, il y a lieu d'écrire « Espace économique européen ». Par ailleurs, il convient de supprimer la virgule avant le mot « ou » et d'écrire « de la Confédération helvétique ».

Au point 11°, lettre b), il y a lieu de déplacer la virgule qui figure après les mots « par heure » avant les mots « plus tôt ».

Au point 12°, il convient de supprimer la virgule avant les mots « permettant de transporter ».

¹ Cour européenne des droits de l'homme, arrêt *Silvester's Horeca Service c/ Belgique* du 4 mars 2004.

Au point 13°, les formulations « un ou plusieurs » et « une ou plusieurs » sont à écarter et il y a lieu de recourir au pluriel pour viser indistinctement un ou plusieurs éléments.

Au point 14°, le point final est à maintenir et le point-virgule est à supprimer.

Article 4

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il est recommandé, dans un souci d'une meilleure compréhension, de remplacer les mots « du cycle d'essai WLTP » par les mots « de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) ».

Article 5

Au paragraphe 1^{er}, il convient de supprimer la virgule avant les mots « sont à introduire ».

Article 14

Il y a lieu d'ajouter un point après la forme abrégée « Art ».

Au paragraphe 3, il est suggéré de remplacer les mots « Suivant le » par les mots « Suite au ».

Au paragraphe 8, alinéa 1^{er}, point 2°, il faut écrire « Code de commmerce ».

Article 15

À la phrase liminaire, il convient d'insérer une espace entre les mots « paragraphe 1^{er}, » et le nombre « 11 ».

Au point 3°, il y a lieu de remplacer les mots « que aucune » par ceux de « qu'aucune ».

Article 17

Dans l'hypothèse où la loi en projet est publiée avant le 1^{er} juillet 2026, l'article sous examen est à reformuler comme suit :

« Art. 17. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 2026. »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 19 mai 2026.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marc THEWES