

Dossier consolidé

Date de création : 01-09-2025

Projet de loi 8577

Projet de loi portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques

Date de dépôt : 09-07-2025

Auteur(s) : Monsieur Serge Wilmes, Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-07-2025	Déposé	20250709_Depot	<u>3</u>
01-09-2025	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20250901_Avis	<u>46</u>

20250709_Depot



Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 13 juin 2025 approuvant sur proposition du Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 9 juillet 2025

Le Premier ministre

Luc Frieden

Le Ministre de l'Environnement, du Climat
et de la Biodiversité

Serge Wilmes



Exposé des motifs

Le présent projet de loi vise à prolonger et à améliorer le programme d'aides financières pour l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques privés.

L'accord de coalition pour la période 2023-2028 ainsi que la mise à jour du plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg (PNEC) pour la période 2021-2030 (mesure n° 424) visent à accompagner le déploiement de l'électromobilité et à promouvoir la charge à domicile. Une aide financière pour l'installation de bornes de charge dans les maisons unifamiliales et les résidences a été introduite en 2020. Le régime actuel, mis en œuvre par l'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre b), de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et son règlement d'exécution, soutient l'installation de bornes simples, de bornes dites « intelligentes » et de systèmes de charge intelligents dans les bâtiments plurifamiliaux.

Le nouveau régime a pour objectif de prolonger le programme actuel et de faciliter l'installation de bornes de charge dans les résidences à travers une simplification de la procédure administrative, l'introduction d'un « top-up » pour des bornes répondant à des normes plus strictes reflétant l'évolution de nouvelles technologies, des aides plus importantes pour couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge par le propriétaire ou, le cas échéant, le syndicat des copropriétaires d'un immeuble collectif ainsi que les travaux d'aménagement et l'équipement de cet immeuble en vue d'une telle installation.

Deux cas de figure dérogatoires sont également ajoutés au nouveau régime permettant à une personne, sous certaines conditions, d'une part, de toucher une aide pour une borne de remplacement d'une borne déjà subventionnée. D'autre part, le régime vise à remédier à une éventuelle pénalisation des personnes ayant investi dans l'achat d'une borne avant que les autres copropriétaires ou le propriétaire d'un immeuble collectif n'aient décidé d'investir également dans la promotion de la mobilité électrique par l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge.

En outre, le présent projet de loi vise à continuer la possibilité de soumettre des demandes d'aides pour (i) des bornes de charge pour véhicules électriques et (ii) l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge séparément par l'intermédiaire d'un syndic, crédit-bailleur ou toute autre personne expressément mandatée à cette fin par le demandeur.

Parallèlement au présent projet, un projet de règlement grand-ducal est introduit pour abroger le règlement grand-ducal modifié du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes électriques de charge privées pour véhicules électriques.

Le financement des aides étatiques continue à être assuré via le « Fonds climat et énergie », en application de la loi précitée du 15 décembre 2020 relative au climat.



Projet de loi portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'État du ... portant qu'il n'y pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. Champ d'application

(1) Il est créé, dans les limites des fonds disponibles et dans les conditions prévues au chapitre 3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ainsi que celles développées par la présente loi, des aides financières allouées sous forme de subvention en capital pour des investissements relatifs à des installations non accessibles au public permettant la recharge de véhicules électriques.

(2) Les aides financières ne peuvent être accordées que pour des investissements réalisés sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Sont exclus du bénéfice d'une aide :

- 1° toute installation d'occasion ;
- 2° tout échange, remplacement ou réparation de parties d'installations ne pouvant pas fonctionner indépendamment du reste de l'installation ;
- 3° toute installation pour laquelle une aide financière a été accordée en vertu de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

(3) Les aides financières sont allouées pour les investissements dont la date de facturation est :

1° postérieure à l'un des événements suivants qui se produit le plus tôt :

- a) la date d'entrée en vigueur de la présente loi ;
- b) le 31 décembre 2025 ;

2° antérieure au 31 décembre 2030 inclus.

Tout droit à l'aide financière se prescrit par un an à compter du 31 décembre de l'année civile à laquelle se rapporte la facture en question.

Art. 2. Définitions



Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « bâtiment » : un édifice construit sur un terrain doté d'un toit et de murs. Ce terme désigne un bâtiment dans son ensemble ou des parties de bâtiment qui ont été conçues ou modifiées pour être utilisées séparément ;
- 2° « borne de charge » : une station de recharge au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 52, du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE, ci-après le « règlement (UE) 2023/1804 » ;
- 3° « borne de charge OCPP » : une borne de charge équipée d'une interface intégrée ou externe compatible avec le standard du protocole « Open Charge Point Protocol (OCPP) », version 1.6 ou supérieure, élaboré par la « Open Charge Alliance » ;
- 4° « demandeur » : toute personne au nom et pour le compte de laquelle est introduite une demande d'obtention d'une aide financière visée par la présente loi ;
- 5° « emplacement » : un emplacement de stationnement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg non ouvert au public, situé à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment ;
- 6° « immeuble collectif » : un bâtiment comprenant plusieurs unités ;
- 7° « personne morale éligible » : une association sans but lucratif, une fondation ou une société civile qui n'exercent pas d'activité économique ainsi qu'un syndicat des copropriétaires dans lequel au moins la moitié des quotes-parts des parties communes sont détenues par des personnes physiques, associations sans but lucratif, fondations ou sociétés civiles qui n'exercent pas d'activité économique ;
- 8° « point de charge » : un point de recharge au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 48, du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 9° « 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 points de charge équivalent au nombre d'emplacements situés à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment susceptibles d'être éligibles pour l'aide financière prévue à l'article 3 et doit permettre un raccordement non-discriminatoire des futurs utilisateurs ainsi qu'une allocation de l'énergie consommée par chaque point de charge ;
- 10° « unité » : un bâtiment ou une partie d'un bâtiment délimitée et séparée disposant d'une porte principale permettant d'accéder directement à l'extérieur du bâtiment ou, à travers une partie commune à l'intérieur d'un bâtiment collectif sans qu'il soit nécessaire de traverser une autre unité ;
- 11° « unité privative » : une unité dans un bâtiment collectif réservée à l'usage exclusif d'un occupant ou d'un groupe d'occupants distinct ;
- 12° « unité d'habitation » : une unité privative exclusivement destinée à des fins d'habitation ;



13° « unité non destinée à l'habitation » : une unité privative qui n'est pas destinée ou non utilisée à des fins d'habitation ;

14° « véhicule électrique » : un véhicule électrique au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 22, du règlement (UE) 2023/1804.

Art. 3. Aide financière pour l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques

(1) Le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions est autorisé à accorder une aide financière pour l'acquisition et l'installation de bornes de charge neuves pour véhicules électriques répondant aux critères déterminés au paragraphe 5.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales éligibles qui répondent aux conditions suivantes :

1° elles réunissent dans leur chef des droits de propriété, y compris indivise, sur la borne de charge visée au paragraphe 1^{er} ou ont souscrit pour cette borne un contrat de crédit-bail qui indique expressément et de manière non équivoque :

- a) que le crédit-preneur acquiert la propriété de la borne de charge au plus tard à la fin du contrat de crédit-bail ;
- b) que l'aide financière est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail ;
- c) que l'aide allouée au crédit-preneur a été accordée en application de la présente loi ;
- d) le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;

2° elles détiennent des droits réels immobiliers ou un droit d'usage ou de jouissance personnel, fondé sur une autorisation expresse et formelle dûment attestée par un écrit, sur l'emplacement auquel est attribué un point de charge visé au paragraphe 6, alinéa 1^{er}, troisième phrase.

(3) Seule une personne peut demander une aide financière pour les emplacements rattachés à une même unité privative.

Toutefois, en cas de changement de transfert des droits visés au paragraphe 2, point 2°, sur un emplacement pour lequel une borne de charge a été subventionnée, une aide financière peut être accordée à un autre demandeur pour une borne de charge installée en remplacement d'une borne de charge démontée.

(4) Il ne peut être accordé qu'une seule aide financière à un même demandeur pour un même bâtiment. Toutefois, si le demandeur détient des droits tels que prévus au paragraphe 2, point 2°, sur plusieurs emplacements rattachés à un même bâtiment ou si le demandeur est le syndicat des copropriétaires, il peut cumuler des aides financières visées au présent article pour plusieurs emplacements. Le nombre maximal d'emplacements éligibles par personne est :

1° un emplacement par unité d'habitation ;

2° un emplacement par unité non destinée à l'habitation, ainsi que pour chaque deuxième emplacement supplémentaire affecté à cette même unité, sans néanmoins dépasser quinze emplacements.



Quant aux emplacements faisant partie des parties communes, tous les emplacements sont éligibles.

Un demandeur peut cumuler des aides financières pour autant de points de charge que d'emplacements éligibles.

Un demandeur, à qui une aide financière a été allouée en application de l'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre b), de la loi précitée du 15 décembre 2020 et son règlement d'exécution pour une borne qui n'est pas une borne OCPP, peut percevoir une aide financière pour une borne de charge de remplacement qui est une borne dont les fonctionnalités remplissent au moins celle d'une borne OCPP et la norme « EN ISO 15118-20:2022 », et dont la date de facture se situe au moins cinq ans après la date d'acquisition de la première borne de charge pour laquelle il a perçu une aide financière.

De même, un demandeur, à qui une aide financière a été allouée en application de l'article 14, paragraphe 1^{er}, point 15°, lettre b), de la loi précitée du 15 décembre 2020 et son règlement d'exécution ou en vertu de la présente loi, peut percevoir une aide financière pour une borne de charge de remplacement lorsque la borne pour laquelle il a perçu une des aides financières précitées ne peut pas, pour des raisons d'incompatibilité technique, être intégrée dans le système collectif de gestion intelligente de charge dont l'installation dans l'immeuble collectif auquel est rattaché l'emplacement sur lequel est installée cette borne de charge lui a été notifiée après la date de facture de cette dernière.

(5) Sont seules éligibles les bornes de charge d'une puissance de charge maximale de 11 kilowatts par point de charge en courant triphasé soit par leur conception, soit par d'autres moyens non modifiables par l'utilisateur, et installées conformément aux conditions techniques de raccordement aux réseaux de basse tension visées à 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 immeuble collectif, 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.

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

(6) Le montant de l'aide financière visée au présent article s'élève au maximum à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, ci-après « HTVA », de l'acquisition et de l'installation de la borne de charge, sans toutefois dépasser un plafond d'au maximum 750 euros par point de charge. Un règlement grand-ducal précise les modalités de calcul du montant de l'aide financière. Chaque point de charge est rattaché à un emplacement éligible selon le paragraphe 4. Lorsque les emplacements auxquels sont rattachés des points de charge d'une borne de charge sont liés à différentes personnes, celles-ci sont considérées codemandeurs et doivent remplir individuellement l'ensemble des conditions du présent article.

Toutefois, pour des types de bornes de charge équipés de fonctionnalités techniques spécifiques et dont le prix de marché est supérieur à celui des bornes de charge simples, le montant de l'aide



financière ne peut pas dépasser un plafond d'au maximum 1 400 euros par point de charge. Un règlement précise les modalités de calcul de ce montant.

Toute augmentation de l'aide visée à l'alinéa 2 et liée à des fonctionnalités respectant, à des fins d'interopérabilité, au minimum la norme « EN ISO 15118-20:2022 », est limitée aux bornes de charge dont la date de facture se situe avant le 1^{er} janvier 2027.

(7) Constituent des coûts éligibles au titre de l'installation visée au paragraphe 1^{er} :

- 1° les supports et les travaux de montage de la borne de charge ;
- 2° le matériel et les travaux de câblage électrique et de communication entre le tableau électrique et la borne de charge ;
- 3° l'interrupteur différentiel et le disjoncteur ;
- 4° les travaux de modification du tableau électrique lorsque ces modifications sont liées à l'installation de la borne de charge ;
- 5° les protections antichoc d'une borne de charge.

Dans le cas où une aide visée à l'article 4 a été accordée pour un bâtiment déterminé, les coûts visés aux points 2° à 4° du présent paragraphe ne sont pas éligibles au titre des coûts éligibles visés à l'alinéa 1^{er}.

Art. 4. Aide financière pour l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge

(1) Le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions est autorisé à accorder une aide financière pour :

- 1° l'acquisition et l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge ;
- 2° l'aménagement et l'équipement d'un immeuble collectif en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans un système collectif de gestion intelligente de charge.

(2) L'aide financière est réservée :

1° au propriétaire d'un immeuble collectif qui n'est pas une entreprise exerçant une activité soumise à une autorisation d'établissement en vertu 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 ; ou

2° en cas de copropriété, au syndicat des copropriétaires d'un immeuble collectif dont la majorité des quotes-parts sont détenues par des personnes physiques ou des personnes morales éligibles.

Le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires visés à l'alinéa 1^{er} réunissent dans leur chef des droits de propriété, y compris indivise, sur le système collectif de gestion intelligente de charge visé au paragraphe 1^{er}, point 1°, ou ont souscrit pour celui-ci un contrat de crédit-bail qui indique expressément et de manière non équivoque que le crédit-preneur acquiert la propriété de ce système au plus tard à la fin du contrat de crédit-bail.

(3) L'aide visée au présent article ne peut être demandée qu'une fois pour un même bâtiment.



(4) Le montant de l'aide financière visée au présent article s'élève au maximum à 50 pour cent du coût HTVA de l'acquisition et de l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge, ainsi que de l'aménagement et de l'équipement de l'immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans ce système, sans toutefois dépasser un plafond d'au maximum 40 000 euros par système. Un règlement grand-ducal précise les modalités de calcul du montant de l'aide financière.

Constituent des coûts éligibles en vertu du paragraphe 1^{er} :

- 1° les travaux liés à l'intégration des bornes de charge dans le système collectif de gestion intelligente de charge ainsi que la programmation de ce système ;
- 2° le matériel et les travaux de câblage électrique en courant faible et courant fort entre le tableau électrique et les bornes de charge ;
- 3° l'interrupteur différentiel et le disjoncteur ;
- 4° les travaux de modification au tableau électrique dans la mesure où ces modifications sont liées à l'installation du système collectif de gestion intelligente de charge ;
- 5° les frais de renforcement du réseau et les frais de raccordement, y inclus les frais pour la mise en place d'un compteur dédié pour la mobilité électrique ;
- 6° la baie informatique équipée nécessaire pour le système collectif de gestion intelligente de charge et le câblage en courant faible vers le local télécom ;
- 7° les frais liés à l'ouverture et la fermeture de passages coupe-feu ;
- 8° l'équipement pour la détection, la protection d'incendie et le raccordement de l'infrastructure à la centrale d'incendie, à savoir les boutons poussoirs déclenchant l'alarme générale du parking et coupant l'alimentation électrique des bornes et les extincteurs appropriés aux risques électriques ;
- 9° les frais de réception par un organisme de contrôle agréé de l'équipement visé au point 8°.

Les coûts visés à l'alinéa 2, points 8° et 9°, peuvent être soumis par le biais d'une demande séparée qui est introduite dans un délai de cinq ans suivant le dépôt de la première demande. Dans ce cas, ces deux demandes sont réputées concerner une seule aide financière et sont considérées ensemble quant aux plafonds visés à l'alinéa 1^{er}.

Art. 5. Procédure d'attribution

(1) Les demandes en vue de l'obtention d'une aide financière visée par la présente loi sont introduites auprès de l'Administration de l'environnement moyennant un formulaire spécifique mis à disposition par cette dernière, le cas échéant, par voie électronique. Afin de vérifier l'identité des demandeurs, l'identité de leurs mandataires au sens des articles 1984 et suivants du Code civil, le respect des conditions d'éligibilité de leur demande et de réaliser le paiement des aides, ledit formulaire reprend les informations liées :

- 1° aux demandeurs et leurs mandataires ;



- 2° à l'installateur ayant monté l'installation ;
- 3° aux coûts éligibles ;
- 4° au bâtiment, à la borne de charge ou au système collectif de gestion intelligente de charge concernés par la demande ;
- 5° aux organismes de contrôle agréés impliqués.

(2) Un règlement grand-ducal précise les informations visées au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, à renseigner sur le formulaire, les pièces y afférentes à joindre à la demande ainsi que les modalités de la procédure d'attribution.

(3) Les décisions prises en vertu de la présente loi sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(4) Les personnes qui vendent, jusqu'à un délai de trois ans après leur acquisition, une des installations visées aux articles 3 et 4, doivent indiquer de façon transparente le montant desdites aides dans le prix de vente. Lorsque cette vente est opérée à un moment où les demandes d'aides financières ont été introduites auprès de l'Administration de l'environnement, mais n'ont pas encore été accordées par cette dernière, les demandeurs doivent informer l'acheteur qu'une demande d'aide a été introduite.

Art. 6. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées aux articles 3 et 4 et des contrôles y relatifs visés à l'article 7, l'Administration de l'environnement peut, en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les demandeurs ainsi que leur éligibilité à l'octroi d'une aide, accéder :

- 1° aux données du registre national des personnes physiques ;
- 2° aux données des registres de l'Administration du cadastre et de la topologie ;
- 3° aux données relatives aux aides accordées par le ministre ayant l'Économie dans ses attributions en vertu de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

Art. 7. Contrôle et restitution

L'Administration de l'environnement peut contrôler à tout instant, mais au plus tard dans les cinq ans après la notification d'une décision d'octroi, la véracité des informations fournies à l'appui de cette



demande. Dans le cadre de ce contrôle, elle peut demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour constater la véracité des informations concernées.

À défaut de produire les pièces demandées en vertu de l'alinéa 1^{er} endéans un délai d'un an à partir de la notification de la demande de production des pièces supplémentaires concernée, l'Administration de l'environnement procède au retrait de l'aide.

Art. 8. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} délimite le champ d'application commun à l'ensemble des aides financières consacrées par le présent projet de loi.

Pour des raisons de cohérence, le présent projet de loi s'aligne avec les dispositions d'autres régimes d'aides liés à l'objectif de réduction des émissions de CO₂, dont notamment le régime dit « Klimabonus Wunnen » instauré par la loi modifiée du 23 décembre 2016 instituant un régime d'aides pour la promotion de la durabilité, de l'utilisation rationnelle de l'énergie et des énergies renouvelables dans le domaine du logement.

Ad article 2

L'article 2 reprend majoritairement les définitions du règlement grand-ducal modifié du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques (points 2°, 4°, 7° et 8°).

D'autres définitions sont modifiées afin d'être alignées à celles employées par d'autres textes légaux relatifs à des régimes d'aides liés à l'objectif de réduction des émissions de CO₂ ou relatifs au domaine de l'énergie.

Ainsi, l'article reprend la définition de « demandeur » consacrée par le projet de loi n° 8463 introduisant une procédure de préfinancement pour les installations solaires photovoltaïques, ci-après le « projet de loi « Préfinancement » ». La notion de « logement » est remplacée par celle d'« unité d'habitation » qui suit la cascade de définitions consacrée par la loi du 28 novembre 2024 concernant le comptage divisionnaire et la répartition des coûts de chaleur, de froid et d'eau chaude sanitaire. La définition de « unité non destinée à l'habitation » est également adaptée à cette cascade terminologique. En guise de clarification et dans l'objectif de la séparation des termes de « personne morale éligible » et « unité non destinée à l'habitation », il est à noter que le terme « personne morale éligible » est lié aux conditions d'éligibilité et le terme « unité non destinée à l'habitation » n'est pas un critère d'éligibilité, mais uniquement un critère d'application d'un régime.

Le terme de « point de charge » est défini étant donné que le nouveau régime d'aide n'accorde pas l'aide par borne, mais par point de charge. Comme c'est également le cas pour le véhicule électrique et la borne de charge, le point de charge est défini par référence au règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE.

Ad article 3



L'article 3 reprend en grande partie les dispositions relatives à l'aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques consacrées par les articles 2 à 4 du règlement grand-ducal précité du 19 août 2020.

Les personnes éligibles en tant que bénéficiaires restent en principe les mêmes, à savoir les personnes physiques et les « personnes morales éligibles » (voir art. 2, point 7°). Les conditions que celles-ci doivent réunir dans leur chef sont adaptées à celles prévues par le nouveau régime de la loi précitée du 23 décembre 2016, tel que prévu par les modifications prévues par le projet de loi « Préfinancement » :

- 1° ils doivent être propriétaires de la borne ou avoir souscrit un contrat de crédit-bail qui prévoit expressément qu'ils acquerront la propriété de la borne. Sont également admis les indivisaires comme le paragraphe 6 de l'article prévoit que des codemandeurs introduisent une demande pour une borne de charge avec plusieurs points de charge, tant que chacun d'entre eux remplit les conditions de l'article 6 ;
- 2° ils détiennent des droits réels immobiliers sur l'emplacement de stationnement sur lequel la borne a été installée, à savoir :
 - a) la pleine propriété ;
 - b) les droits démembrés comme l'usufruit ou la nue-propriété ;
 - c) les droits réels d'origine spéciale comme l'emphytéose et la superficie ;
 - d) la servitude.

En même temps, sont éligibles les personnes pré-visées qui disposent d'un droit « d'usage ». L'expression « droit d'usage ou de jouissance [...] fondé sur une autorisation expresse et formelle, dûment attestée par un écrit émanant d'un ayant droit » se limite ainsi aux droits émanant d'une autorisation expresse, qu'elle soit contractuelle (p.ex. : bail ou autres conventions portant sur l'occupation, l'usage ou la jouissance d'un emplacement) ou non (p.ex. : autorisation écrite d'utiliser, d'occuper voire de jouir de l'emplacement donnée par l'assemblée générale des copropriétaires, par le propriétaire ou un autre ayant droit ainsi que la tolérance d'usage consignée dans un règlement intérieur ou autre décision formelle, etc.).

À l'image des modifications apportées à la loi précitée du 23 décembre 2016 par le projet de loi « Préfinancement », les demandeurs pourront être représentés par d'autres personnes qui introduisent la demande pour leur compte et en leur nom.

Les paragraphes 3 et 4 reprennent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 19 août 2020. En principe, toute personne éligible en vertu du paragraphe 2 n'a droit qu'à une seule aide financière par bâtiment. Sont également incluses les personnes disposant directement de droits réels ou personnels sur un emplacement et non via une unité privative à laquelle un emplacement serait rattaché.

Par dérogation à ce principe général, le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, fixe le cadre d'un régime spécial dérogatoire permettant à une personne de cumuler les aides pour un même bâtiment. Tel qu'il l'a été



prévu par le règlement grand-ducal précité du 19 août 2020, ces dérogations dépendent de la partie du bâtiment à laquelle l'emplacement afférent est rattaché.

Le point 1° règle d'abord la situation où une même personne détient un droit d'usage ou de jouissance personnel ou un droit réel immobilier sur plusieurs emplacements alloués à une même unité d'habitation. Dans ce cas-ci, ce demandeur ne pourra obtenir qu'une seule aide pour un seul des emplacements alloués à une même unité d'habitation. Le cas typique visé est celui d'un propriétaire ou locataire d'un appartement dans un immeuble collectif, auquel sont attribuées deux places de parking. S'il installe une borne de charge par parking, il ne pourra obtenir qu'une aide financière pour l'une d'entre elle. Si par contre, une même personne est propriétaire de plusieurs unités d'habitation, il aura droit à une aide par unité d'habitation.

Le point 2° vise la situation où plusieurs emplacements sont alloués à une même unité non destinée à l'habitation. Un exemple concret étant celui d'une association sans but lucratif qui, dans un bâtiment, détient plusieurs emplacements alloués à son unité non destinée à l'habitation. Afin de permettre et d'encourager l'utilisation des bornes de charges pour toutes les personnes susceptibles de se rendre dans cette unité non destinée à l'habitation (p.ex. : bénévoles, employés, visiteurs, etc.), un cumul d'aide est prévu. Les aides pour les bornes de charge peuvent être cumulées à titre d'une borne de charge pour chaque deuxième emplacement alloué à une unité non destinée à l'habitation sans jamais dépasser le seuil maximal fixé à 15 emplacements pour cette unité. Une personne qui détient des droits tels qu'énumérés ci-avant sur des emplacements attachés à différentes unités non destinées à l'habitation peut cumuler pour chacun des unités concernées des aides pour au maximum 15 emplacements. Les aides visées aux points 1° et 2° peuvent également être cumulées. Ainsi, un propriétaire de trois unités d'habitations et de deux unités non destinées à l'habitation, auxquelles sont rattachées 5 respectivement 20 emplacements, peut cumuler des aides de la manière suivante : 1 aide par unité d'habitation, 3 aides pour la première unité non destinée à l'habitation et 10 aides pour la seconde. Puis, l'alinéa 2 vise la situation d'un bâtiment où les emplacements sont liés aux parties communes.

L'alinéa 4 vise un cas de figure dérogatoire – tant au régime général qu'au régime spécial - permettant à une personne de toucher une aide pour une borne de remplacement d'une borne déjà subventionnée dans le passé. Cette dérogation dépend cumulativement de :

1° deux conditions cumulatives liées à l'ancienne borne :

- a) elle a été subventionnée sous l'ancien régime du règlement grand-ducal précité du 19 août 2020 ;
- b) elle n'est pas une borne OCPP ;

2° trois conditions cumulatives liées à la nouvelle borne :

- a) elle remplace la borne visée sous 1°, c.-à-d. elle sera montée sur l'emplacement pour lequel l'aide de l'ancienne borne a été accordée ;
- b) elle est une borne OCPP qui remplit la norme « EN ISO 15118-20:2022 » (standard de communication permettant la fonction « vehicle-to-grid ») ;



- c) elle est achetée au plus tôt 5 ans après la date d'achat de l'ancienne borne.

Cette dérogation est censée ne pas défavoriser les « premiers précurseurs » ayant investi dans l'achat de bornes de charges et ainsi contribué à la promotion de la mobilité électronique.

L'alinéa 5 vise un autre cas dérogatoire – également tant au régime général qu'au régime spécial – qui vise à remédier à une éventuelle pénalisation des personnes ayant investi dans l'achat d'une borne avant que les autres copropriétaires ou le propriétaire d'un immeuble collectif aient décidé d'également investir dans la promotion de la mobilité électrique par l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge. Si la borne subventionnée ne peut pas être intégrée dans ce système collectif, le demandeur est contraint de remplacer sa borne par une borne compatible, s'il désire que sa borne soit intégrée ou si, le cas échéant, une éventuelle obligation légale d'intégration sera consacrée. Cette dérogation dépend cumulativement de :

1° deux conditions cumulatives liées à l'ancienne borne :

- a) elle ne peut pas, pour des raisons d'incompatibilité technique, pas être intégrée dans le système collectif de gestion intelligente de charge du bâtiment auquel est rattaché l'emplacement où elle a été installée ;
- b) elle a été acquise avant que la décision d'installer ce système collectif de gestion intelligente de charge du bâtiment ne lui a été notifiée ;

2° deux conditions cumulatives liées à la nouvelle borne :

- a) elle remplace la borne visée sous 1°, c.-à-d. elle sera montée sur l'emplacement pour lequel l'aide de l'ancienne borne a été accordée ;
- b) elle est compatible avec les fonctionnalités du système intelligent visé sous 1°.

Contrairement au premier cas dérogatoire, il n'y a pas d'exigence liée à l'écoulement d'un certain délai entre les deux acquisitions puisque le demandeur est contraint au remplacement de sa borne dès l'installation du système intelligent dans son immeuble. De plus, il n'y a pas d'exigence liée à « l'ancienneté » de la borne. Toute incompatibilité de bornes installées avant l'équipement du bâtiment afférent tombe dans le champ d'application de la présente dérogation.

Le paragraphe 5 reprend les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, alinéa 2, du règlement grand-ducal précité du 19 août 2020 avec des mineurs modifications de terminologie. Ainsi, les termes « bâtiment auquel sont rattachés au moins quatre emplacements » sont remplacés par ceux d'« immeuble collectif » défini comme « bâtiment comprenant plusieurs unités ». Est ainsi visé le critère de la pluralité de personnes susceptibles de charger et non celui du nombre d'emplacements attachés à un bâtiment. Si un bâtiment comprend au moins deux unités privatives, les demandeurs concernés ne peuvent se voir octroyer une aide que pour des bornes OCPP ou celles qui sont gérées par un système collectif de gestion intelligente de charge.

Le paragraphe 6 reprend les dispositions de l'article 4 du règlement grand-ducal précité du 19 août 2020 relatif au montant de l'aide. L'aide est toujours octroyée par borne de charge, mais le montant



maximal est fixé par point de charge afin de soutenir les synergies entre personnes achetant ensemble une borne avec plusieurs points de charge. Le montant de l'aide est déterminé par deux facteurs :

- a) l'aide financière couvre uniquement un certain pourcentage du coût HTVA de l'acquisition ou de l'installation de la borne de charge. Le pourcentage susvisé ne dépasse pas 50% et sera précisé par un règlement grand-ducal ;
- b) l'aide financière ne peut pas dépasser un certain plafond, c.-à-d. une limite maximale, d'au maximum 750 euros par point de charge dont est assortie la borne de charge. Ce plafond, qui sera précisé par règlement grand-ducal, encadre donc le montant de l'aide financière.

Les exemples ci-dessous illustrent le montant de l'aide qui pourra être octroyé dans différents cas de figures en fonction du pourcentage et du plafond précisés par règlement grand-ducal et du nombre de points de charge dont est assortie une borne.

Exemple 1 :

Si le règlement grand-ducal, ci-après le « RGD », prévoyait un pourcentage de 50% et que la borne de charge avec deux points de charge coûtait 4 000 euros, le montant de l'aide financière serait calculé ainsi :

- 1° Calcul du montant du coût total de la borne de charge couvert par l'aide en fonction du pourcentage précisé par le RGD : $4\,000 \text{ euros} \times 0,5 = 2\,000 \text{ euros}$
- 2° Calcul du plafond en fonction du montant précisé par le RGD : $750 \text{ euros} \times 2 \text{ points de charge} = 1\,500 \text{ euros}$
- 3° Comparaison des deux montants : $2\,000 \text{ euros} > 1\,500 \text{ euros}$

Comme le montant obtenu en application du pourcentage de 50% (2 000 euros) dépasse le plafond (1 500 euros), l'aide financière est ajustée à 1 500 euros.

Exemple 2 :

Si le RGD prévoyait un pourcentage de 50% et que la borne de charge avec un point de charge coûtait 4 000 euros, le montant de l'aide financière serait calculé ainsi :

- 1° Calcul du montant du coût total de la borne de charge couvert par l'aide en fonction du pourcentage précisé par le RGD : $4\,000 \text{ euros} \times 0,5 = 2\,000 \text{ euros}$
- 2° Calcul du plafond en fonction du montant précisé par le RGD : $750 \text{ euros} \times 1 \text{ point de charge} = 750 \text{ euros}$
- 3° Comparaison des deux montants : $2\,000 \text{ euros} > 750 \text{ euros}$

Comme le montant obtenu en application du pourcentage de 50% (2 000 euros) dépasse le plafond (750 euros), l'aide financière est ajustée à 750 euros.

Exemple 3 :



Si le RGD prévoyait un pourcentage de 15% et que la borne de charge avec deux points de charge coûtait 4 000 euros, le montant de l'aide financière serait calculé ainsi :

- 1° Calcul du montant du coût total de la borne de charge couvert par l'aide en fonction du pourcentage précisé par le RGD : $4\,000 \text{ euros} \times 0,15 = 600 \text{ euros}$
- 2° Calcul du plafond en fonction du montant précisé par le RGD : $750 \text{ euros} \times 2 \text{ points de charge} = 1\,500 \text{ euros}$
- 3° Comparaison des deux montants : $600 < 1\,500 \text{ euros}$

Comme le montant obtenu en application du pourcentage de 15% (600 euros) est inférieur au plafond (1 500 euros), l'aide financière ne doit pas être ajustée au plafond et s'élève à 600 euros.

Lorsqu'une borne de charge, pour laquelle une aide est demandée, a été achetée ensemble par plusieurs personnes, le demandeur doit indiquer les emplacements auxquels les points de charge sont rattachés. Les personnes auxquelles ces emplacements sont liés (p.ex. : propriétaire, usufruitier, locataire, etc.) sont codemandeurs et doivent remplir les conditions d'éligibilité prévues aux paragraphes 2 à 4.

Une demande pour une borne qui concerne deux codemandeurs est analysée sur base de l'éligibilité des deux codemandeurs. Ainsi, la situation de chaque codemandeur est analysée séparément.

Si par exemple une demande concerne une borne équipée de deux points de charge dont un est associé à un emplacement appartenant à une unité d'habitation louée par une personne A et l'autre à une unité non destinée à l'habitation appartenant à une personne B, les personnes A et B doivent tous les deux, de leur côté, remplir les conditions d'éligibilité (c.-à-d. détenir des droits sur la borne et sur l'emplacement respectif) et leur emplacement doit être éligible, à savoir :

- 1° aucune aide pour une borne associée à un autre emplacement rattaché à cette unité d'habitation concernée ne doit avoir été accordée ;
- 2° l'emplacement rattaché à l'unité non destinée à l'habitation concernée doit respecter les seuils suivants :
 - a) il doit s'agir du premier emplacement éligible ou sinon de chaque deuxième. S'il n'y a que deux emplacements rattachés à cette unité et qu'une aide a déjà été accordée pour le premier, l'emplacement du codemandeur B n'est pas éligible. Si trois emplacements sont rattachés à cette unité, l'emplacement est éligible en tant que deuxième emplacement équipé d'un point de charge ;
 - b) il ne doit pas être le 16^e point de charge rattaché à cette unité.

Les développements qui précèdent valent également pour d'autres demandes parallèles. Les codemandeurs A et B peuvent, à côté de leur demande commune pour une borne dont ils sont coindivisaires, introduire des demandes personnelles pour d'autres bornes. L'appréciation du régime



applicable et l'analyse du respect des conditions d'éligibilité sont toujours opérées dans le chef de chaque demandeur pris individuellement.

Un règlement grand-ducal peut également prévoir une augmentation du plafond par point de charge de l'aide, c.-à-d. prévoir que pour certains types de bornes de charge le plafond par point de charge est supérieur à 750 euros. Ces « top up » sont encadrés par la loi qui en fixe un seuil maximal de 1 400 euros et en délimite expressément la portée : certains types de bornes de charge équipés de fonctionnalités techniques spécifiques et dont le prix de marché est supérieur à celui des bornes de charge simples. Les types de bornes spécifiques tombant dans le champ d'application des « top up » ne sont délibérément pas mentionnée dans la loi. En effet, en raison du progrès technologique rapide dans le domaine des bornes de charge, il est préférable de définir les types de bornes précis par voie de règlement grand-ducal. Par ailleurs, comme il est prévu au niveau européen que toutes les nouvelles bornes de charge déployées à partir du 1^{er} janvier 2027 respectent obligatoirement la norme « EN ISO 15118-20:2022 », il est prévu de supprimer cette aide « top up » à cette échéance.

Ad article 4

L'article 4 consacre une nouvelle aide qui n'était pas prévue par le règlement grand-ducal précité du 19 août 2020 : l'acquisition et l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge par le propriétaire ou, le cas échéant, le syndicat des copropriétaires d'un immeuble collectif ainsi que les travaux d'aménagement et l'équipement de cet immeuble en vue d'une telle installation. Le montant de l'aide financière est déterminé de manière similaire à l'aide financière pour les bornes. En effet, le montant de l'aide est également déterminé par deux facteurs :

- a) l'aide financière couvre uniquement un certain pourcentage du coût HTVA de l'acquisition ou de l'installation d'un système collectif de gestion intelligent de charge ainsi que de l'aménagement et de l'équipement de l'immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans un système intelligent de charge. Le pourcentage susvisé ne peut pas dépasser 50% et sera précisé par un règlement grand-ducal ;
- b) un plafond, c.-à-d. une limite maximale, d'au maximum 40 000 euros, qui encadre le montant de l'aide financière, sera précisé par règlement grand-ducal.

Les exemples ci-dessous illustrent le montant de l'aide pour différents cas de figurent en fonction du pourcentage et du plafond précisés par le règlement grand-ducal.

Exemple 1 :

Si le règlement grand-ducal, ci-après le « RGD », prévoyait un pourcentage de 50% et que l'acquisition ou l'installation d'un système collectif de gestion intelligent de charge coûtait 50 000 euros, le montant de l'aide financière serait calculé ainsi :

- 1° Calcul du montant du système collectif de gestion intelligent de charge couvert par l'aide en fonction du pourcentage précisé par le RGD : $50\,000 \text{ euros} \times 0,5 = 25\,000 \text{ euros}$
- 2° Comparaison avec le plafond précisé par le RGD : $25\,000 \text{ euros} < 40\,000 \text{ euros}$



Comme le montant obtenu en application du pourcentage de 50% (25 000 euros) ne dépasse pas le plafond (40 000 euros), l'aide financière ne doit pas être ajustée au plafond et s'élève donc à 25 000 euros.

Exemple 2 :

Si le RGD prévoyait un pourcentage de 50% et que l'acquisition ou l'installation d'un système collectif de gestion intelligent de charge coûtait 90 000 euros, le montant de l'aide financière serait calculé ainsi :

- 1° Calcul du montant du système collectif de gestion intelligent de charge couvert par l'aide en fonction du pourcentage précisé par le RGD : $90\,000 \text{ euros} \times 0,5 = 45\,000 \text{ euros}$
- 2° Comparaison avec le plafond précisé par le RGD : $45\,000 \text{ euros} > 40\,000 \text{ euros}$

Comme le montant obtenu en application du pourcentage de 50% (45 000 euros) dépasse le plafond (40 000 euros), l'aide financière doit être ajustée à 40 000 euros.

Exemple 3 :

Si le RGD prévoyait un pourcentage de 20% et que l'acquisition ou l'installation d'un système collectif de gestion intelligent de charge coûtait 90 000 euros, le montant de l'aide financière serait calculé ainsi :

- 1° Calcul du montant du système collectif de gestion intelligente de charge couvert par l'aide en fonction du pourcentage précisé par le RGD : $90\,000 \text{ euros} \times 0,2 = 18\,000 \text{ euros}$
- 2° Comparaison avec le plafond précisé par le RGD : $18\,000 \text{ euros} < 40\,000 \text{ euros}$

Comme le montant obtenu en application du pourcentage de 20% (18 000 euros) ne dépasse pas le plafond (40 000 euros), l'aide financière ne doit pas être ajustée au plafond et s'élève donc à 18 000 euros.

Contrairement à l'aide financière pour les bornes (ad Article 3), il n'y a point de condition d'éligibilité liée au demandeur. Tout propriétaire d'un immeuble collectif peut introduire une demande, quel que soit sa forme juridique ou son activité professionnelle. Les conditions sont plutôt liées à l'immeuble collectif même, respectivement à l'occupation de ses unités privatives. Entrent seulement dans le champ d'application de cette aide, les immeubles collectifs dont la majorité des unités sont occupées par des personnes physiques ou des personnes morales éligibles, ou à défaut d'occupants, destinées à des fins d'habitation ou, en cas de copropriété, lorsque la majorité des quotes-parts sont détenues par des personnes physiques ou des personnes morales éligibles.

Le paragraphe 4, alinéa 2, précise les coûts éligibles pour l'aide financière. Cette liste est exhaustive. Les frais visés au point 1° comprennent à la fois les travaux liés à l'intégration dans le système collectif de gestion intelligente de charge des bornes de charge existantes que ceux liés à l'intégration dans le système collectif de gestion intelligente de charge de nouvelles bornes de charges. Les frais visés aux points 7° et 8° sont, à priori, uniquement obligatoires pour les parkings couverts avec plus de 20



emplacements. Toutefois, même pour les résidences qui ne sont pas soumises à cette obligation, il est possible que ces frais soient pris en compte dans les coûts éligibles.

Le paragraphe 4, alinéa 3, prévoit que certains coûts éligibles peuvent être soumis ultérieurement par une demande séparée. Cette flexibilité est nécessaire puisque certains travaux, telle que par exemple la réception des travaux en matière de détection et de protection d'incendie par un organisme agréé, ne peuvent pas être effectués dans des délais brefs et obligerait les demandeurs à retarder le dépôt de leur demande et de percevoir les aides tardivement. Bien qu'il s'agisse de demandes séparées, elles portent sur la même aide et visent uniquement différents coûts éligibles. Cela veut donc dire que le demandeur d'une aide financière visé à l'article 4 peut introduire une première déclaration, dans laquelle il déclare uniquement les coûts éligibles listés aux points 1° à 8°.

Puis, dans un second temps, si la réception du projet visée au point 9° a mené à des modifications additionnelles imputables aux travaux visés au point 8°, une fois que les coûts liés à ces modifications ont été déboursés, le demandeur pourra introduire une seconde demande dans laquelle ces coûts seront déclarés. Cette seconde demande doit être introduite endéans un délai de forclusion de 5 ans. Ce délai court à partir du dépôt de la première demande. Cette seconde demande n'entraîne pas l'octroi d'une seconde aide financière. Elle permet uniquement, le cas échéant, d'adapter l'aide financière octroyée via la première demande à la hausse. Le plafond de l'aide financière fixé au paragraphe 4 s'applique sur la somme de tous les coûts déclarés. Ainsi, le montant de l'aide à allouer pour les frais de réception déclarés à l'occasion d'une deuxième demande ne sont pas considérés par rapport au plafond précité, mais sont considérés par rapport au delta qui subsiste entre ce plafond et les montants alloués au titre de la première demande. Si l'aide financière octroyée sur la base de la première demande atteint par exemple 30 000 euros, les frais de réception et les éventuels coûts liés à une mise en conformité des travaux visés au point 8° ne sont remboursés que jusqu'à concurrence de 10 000 euros quand bien même que 50 % de ces coûts reviendraient à 15 000 euros. Ces montants sont purement fictifs et servent le seul but d'illustrer les modalités de calcul du montant total de l'aide. Ils ne sont nullement indicatifs pour la hauteur raisonnable et usuelle des coûts cités.

Ad article 5

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad article 6

L'article 6 énumère expressément et limitativement les données auxquelles l'Administration de l'environnement a le droit d'accéder et précise la finalité du traitement des données concernées, à savoir l'instruction des demandes et le contrôle avant et après la décision d'octroi de l'aide.

Le projet de loi ne précise pas la durée de conservation des données. Celle-ci dépend pour chaque donnée des besoins de la gestion administrative des dossiers de demandes et sera en fonction des règles communes que se donne l'État en matière de conservation et archivage des données.

Ad article 7

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.



Ad article 8

La dérogation au droit commun quant à l'entrée en vigueur de la présente loi est motivée par la volonté de garantir une application la plus rapide possible des dispositions de la présente loi qui octroient une aide financière aux administrés.



Fiche financière

Par le biais du présent projet de loi, l'État entend continuer à promouvoir les bornes de charge privées en vue de poursuivre ses efforts en matière de décarbonation du secteur des transports et à renforcer cette promotion par une aide pour le pré-équipement de bâtiments collectifs à l'installation de bornes de charge.

Le règlement grand-ducal modifié du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques prévoit actuellement des aides similaires pour les investissements réalisés entre le 1^{er} juillet 2020 et le 31 décembre 2025 inclus. Le présent projet de loi prévoit, au-delà du 31 décembre 2025, de remplacer le régime d'aides financières en place.

Comme les modalités des nouvelles aides financières pour les bornes de charge ne changent que légèrement, l'estimation du nombre de demandes peut se baser sur les aides accordées depuis le 1^{er} juillet 2020 par l'Administration de l'environnement :

	2020*	2021	2022	2023	2024	2025**
Nombre d'aides financières accordées pour bornes standards	147	551	878	1 083	1 011	51
Nombre d'aides financières accordées pour bornes OCPP	27	376	652	935	1 378	131
Total d'aides financières accordées pour bornes	174	927	1 530	2 018	2 389	182

** applicable à partir du 1^{er} juillet 2020*

*** données jusqu'au 1^{er} avril 2025*

On observe une augmentation continue du nombre d'aides accordées pour les bornes de charge privées. Si, au début, les aides pour les bornes standards étaient plus nombreuses que celles pour les bornes OCPP¹, depuis 2024, cette tendance s'est inversée, les bornes OCPP étant désormais majoritaires.

En tenant compte de cette évolution, pour l'aide financière prévue à l'article 3 du présent projet de loi, une augmentation annuelle d'environ 10 % pour les bornes standards et de 20 % pour les bornes OCPP est estimée. Comme un « top up » est prévu jusqu'en 2027 pour les bornes OCPP remplissant la norme « EN ISO 15118-20 :2022 », on estime que la moitié des bornes OCPP installées en 2026 répondront à

¹ Il s'agit d'une borne de charge équipée d'une interface intégrée ou externe compatible avec le standard du protocole « Open Charge Point Protocol (OCPP) », version 1.6 ou supérieure, élaboré par la « Open Charge Alliance ».



ce critère technique. Pour l'estimation budgétaire annuelle, le nombre estimé de bornes est multiplié par le plafond applicable par point de charge, c'est-à-dire 750 euros pour les bornes standards, 1 200 euros pour les bornes OCPP et 1 400 euros en 2026 pour les bornes OCPP remplissant la norme « EN ISO 15118-20 :2022 ».

Il en résulte l'estimation suivante du nombre d'aides financières accordées pour les bornes de charge ainsi que du montant total de l'aide estimée.

	2026	2027	2028	2029	2030
Estimation du nombre d'aides financières accordées pour points de charge de bornes standards	1 300	1 500	1 750	2 000	2 200
Estimation du nombre d'aides financières accordées pour points de charge de bornes OCPP	2 000	2 400	3 000	3 500	3 800
Estimation du nombre total d'aides financières accordées pour points de charge de bornes	3 300	3 900	4 750	5 500	6 000
Aide financière totale pour points de charge de bornes [Mio €]	3,57	4,00	4,91	5,70	6,21

En ce qui concerne l'aide financière pour l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge, prévu par l'article 4 du présent projet de loi, il existe actuellement, selon les chiffres de l'Administration du cadastre et de la topographie, approximativement 15 000 bâtiments en copropriété. Si on considère un taux d'équipement de 3% par an de ces bâtiments, 450 bâtiments seraient équipés annuellement. Avec une subvention moyenne de 15 000 euros par bâtiment, le coût pour cette aide serait de 6,75 millions d'euros par an.

Au total, le montant de l'aide estimé est repris dans le tableau ci-dessous :

	2026	2027	2028	2029	2030
Aide financière totale pour bornes de charge [Mio €]	3,57	4,00	4,91	5,70	6,21
Aide financière pour l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge [Mio €]	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75
Aide financière totale [Mio €]	10,32	10,75	11,66	12,45	12,96

Le financement des aides étatiques pour les bornes de recharge privées et l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge promues par le présent projet de loi sera assuré via le « Fonds climat et énergie », en application de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.



Il suit de ce qui précède que le projet de loi respecte la programmation pluriannuelle des dépenses de l'État.



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](https://www.adobe.com/fr/acrobat/reader-main.aspx).

Ministre responsable :

Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
3. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi vise à allouer des aides financières sous forme de subventions en capital pour des investissements relatifs à des installations de bornes électriques non accessibles au public. Le projet de loi permet, via ces aides financières, de réduire le coût initial d'acquisition, rendant la recharge des véhicules électriques plus accessible. Par conséquent, le projet de loi a un impact positif sur le pouvoir d'achat des personnes qui font appel à cette aide financière.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi vise à lutter contre le réchauffement climatique en promouvant l'utilisation de voitures électriques au Luxembourg. Il s'aligne avec d'autres régimes d'aides, comme le « Klimabonus », pour réduire les émissions de CO₂. Cette mesure contribuera à diminuer les gaz à effet de serre et à atteindre les objectifs climatiques du Luxembourg. En favorisant l'usage accru de voitures électriques, on lutte contre le réchauffement climatique et la mauvaise qualité de l'air, améliorant ainsi également la santé de la population.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non



Le présent projet de loi vise à allouer des aides financières sous forme de subventions en capital pour des investissements relatifs à des installations de bornes électriques, ainsi qu'à un système collectif de gestion intelligente de charge non accessibles au public. Cela permettrait d'installer l'infrastructure nécessaire pour utiliser une voiture électrique à domicile, y compris dans des résidences. En particulier, la promotion de bornes de charges de nouvelles génération comme le "Vehicle to Grid" ou l'utilisation d'un système collectif de gestion intelligente de charge permettrait d'accroître l'efficacité dans l'utilisation des ressources auprès d'un plus grand nombre d'utilisateurs, favorisant ainsi une consommation plus durable.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi vise à allouer des aides financières sous forme de subventions en capital pour des investissements relatifs à des installations de bornes électriques. Par conséquent, ceci permettra de consommer moins de ressources combustibles et de diversifier l'économie. De plus, cette mesure peut avoir un impact positif en créant de nouveaux emplois à plusieurs niveaux de qualification et en soutenant l'innovation dans le domaine p.ex. de recharge électrique. En outre, elle contribuera à une économie plus inclusive et durable, en favorisant l'accès à des technologies propres et en réduisant les inégalités économiques.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi vise à allouer des aides financières sous forme de subventions en capital pour des investissements relatifs à des installations de bornes électriques non accessibles au public, et plus spécifiquement sur des parkings ou terrains déjà construits. Cela permet d'un côté d'augmenter l'accessibilité à des points de recharges. D'un autre côté, cela pourrait avoir un impact négatif sur le sol, car l'espace nécessaire pour recharger les voitures doit être pris en compte car cela peut avoir un impact sur l'artificialisation du sol. De plus, le développement de l'installation de bornes demande en parallèle d'un réseau électrique qui peut également contribuer à un impact négatif sur le sol.

6. Assurer une mobilité durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi vise à allouer des aides financières sous forme de subventions en capital pour des investissements relatifs à des installations de bornes électriques. Ainsi, il soutient l'utilisation de mobilités à émissions de CO2 nulles ou faibles. De plus, le projet de loi soutient le recours à des technologies innovantes et n'exclut pas certains groupes de personnes.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

La réduction des émissions de gaz à effets de serre visée par le projet de loi contribuera à la réalisation des objectifs climatiques du Luxembourg. La limitation du réchauffement climatique aura un effet positif sur l'état de l'environnement. Néanmoins, il est important de considérer l'impact environnemental de ces installations. La fabrication et l'installation des bornes de recharge peuvent nécessiter l'utilisation de matériaux non renouvelables et avoir des effets négatifs sur le sol et les ressources naturelles. Il est donc crucial de promouvoir des pratiques durables et de minimiser les impacts écologiques, négatifs par exemple en utilisant des matériaux recyclables et en intégrant des sources d'énergie renouvelable.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi s'aligne avec les dispositions d'autres régimes d'aides liés à l'objectif de réduction des émissions de CO2, dont notamment le régime dit « Klimabonus », est un élément fondamental de la politique climatique du Luxembourg. La réduction des gaz à effet de serre aura un impact positif sur la lutte contre le réchauffement climatique et la protection du climat.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi n'a pas d'impact direct sur l'éradication de la pauvreté.



10. Garantir des finances durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi contribue financièrement à l'action climatique et au développement durable. En effet, il prévoit de financer, sous forme de subventions en capital, des installations de bornes électriques, ce qui fait partie des mesures nationales mises en œuvre pour lutter contre le changement climatique.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité

ME_SGCG_CD_F_202204_7



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité

ME_SGCG_CD_F_202204_7



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité

ME_SGCG_CD_F_202204_7

ME_SGCG_CD_F_202204_7



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1	non app	Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population
1	non app	Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1	non app	Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp
1	non app	Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%
1	non app	Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%
1	non app	Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1	non app	Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1	non app	Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1	non app	Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2	non app	Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nb de personnes
2	non app	Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants
2	2	Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
2	non app	Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population
2	non app	Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1 000 adolescentes
2	non app	Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3	non app	Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	% de la surface agricole utile (SAU)
3	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100
3	2	Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³
3	non app	Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3	non app	Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3	non app	Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3	2	Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3	non app	Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3	non app	Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4	non app	Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes
4	non app	Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4	non app	Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Écarts de salaires hommes-femmes	%
4	non app	Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4	non app	Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4	non app	Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active
4	non app	Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4	non app	Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4	non app	Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4	non app	Contribue à la réduction des émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière	Émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4	non app	Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de "Research & Development"	Niveau des dépenses intérieures brute de "Research & Development"	% du PIB
4	non app	Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1 000 actifs	nb pour 1 000 actifs
5	non app	Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5	non app	Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
5	non app	Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6	non app	Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs
7	non app	Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg d'azote par ha surface agricole utile surface agricole utile SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha surface agricole utile (SAU)
7	non app	Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg de phosphore par ha surface agricole utile SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha surface agricole utile (SAU)
7	non app	Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%
7	2	Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7	2	Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m ³ /millions EUR
7	2	Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7	1	Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7	non app	Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7	1	Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7	non app	Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7	1	Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	État de conservation des habitats	% favorables
8	1	Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	Térajoules/millions EUR
8	2	Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
8	4	Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8	non app	Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%
8	2	Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO ₂
8	2	Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	Émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	millions tonnes CO ₂
8	2	Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO ₂ / EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Éducation	Aide au développement - Éducation	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Énergie	Aide au développement - Énergie	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9	non app	Contribue à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Coopération technique	Aide au développement – Coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du produit intérieur brut	Dette publique en proportion du produit intérieur brut	% du PIB
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10	non app	Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contributions déterminées au niveau national (CDN) à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10	non app	Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat et énergie	millions EUR
10	non app	Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](https://www.adobe.com/reader).

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques		
Ministre:	Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité		
Auteur(s) :	Georges GEHL / Tom URI / Elvira JÖRG / Joé ROTA		
Téléphone :	247-86845 / 247-86876	Courriel :	georges.gehl@mev.etat.lu / tom.uri@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Prolongation et modification du régime d'aides financières pour l'acquisition et l'installation de bornes de charges pour véhicules électriques par des personnes physiques et des personnes morales qui n'exercent pas d'activité économique		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)s	Ministère de l'Économie		
Date :	03/06/2025		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? ☒ Oui ☐ Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

☐ Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit

☐ Promouvoir le dialogue social

☐ Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié

☐ Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures

☒ S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique

☐ Protéger le bien-être des animaux

☐ Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel

☐ Promouvoir la protection du patrimoine culturel

☐ Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :



3. Mieux légiférer

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Une consultation publique qui a ciblé principalement les acteurs du secteur d'installation ou de fourniture de bornes de recharge privées pour voitures électriques a été organisée. De plus, le ministère concerné par le projet a été consulté, à savoir le ministère de l'Économie.

Remarques / Observations : La "Klima Agence" a été associé à l'élaboration du projet.

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☒ Oui ☐ Non
- Citoyens : ☒ Oui ☐ Non
- Administrations : ☒ Oui ☐ Non

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. ¹

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? ☒ Oui ☐ Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

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 : Le projet contient des dispositions visant à prolonger et améliorer le régime existant en facilitant l'accès à une aide financière pour des installations permettant la charge de véhicules électriques dans des résidences.

Le projet contient-il une charge administrative ² 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 ³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

Aucun coût pécuniaire n'incombe aux demandeurs.

² 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.

³ 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.).

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) Un accès de l'Administration de l'environnement aux données suivantes est prévu:



donnée(s) et/ou
administration(s)
s'agit-il ?

(i) Données du Registre national des personnes physiques ;
(ii) Données des registres de l'Administration du cadastre et de la topologie ;
(iii) Données relatives aux aides accordées par le ministre ayant l'Économie dans ses attributions en vertu de la loi [modifiée] du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

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 ⁴ ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

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

⁴ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. (www.cnpd.public.lu)

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.

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 :

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Sinon, pourquoi ?

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

☒ Oui ☐ Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

☒ Oui ☐ Non

Remarques / Observations :

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

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 ?

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



4. Egalité des chances

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 projet concerne des aides financières pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques.	
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	☐ Oui	☒ Non
Si oui, expliquez de quelle manière :		
Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?		
	☐ Oui	☒ Non ☐ N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :		

5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?	☐ Oui	☒ Non	☐ N.a.
Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes : https://mecg.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html			
Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?	☒ Oui	☐ Non	☐ N.a.
Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes : https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf			

20250901_Avis

Luxembourg, le 22 août 2025

Objet : Projet de loi n°8577¹ portant introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques. (6899VAN)

*Saisine : Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité
(4 juillet 2025)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de mettre en place un nouveau régime d'aides financières destiné à soutenir l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques et de systèmes collectifs de gestion de charge dans les immeubles collectifs, en remplacement du régime actuel qui arrive à échéance fin 2025.

En bref

- La Chambre de Commerce salue la volonté du Gouvernement de maintenir un cadre incitatif clair et cohérent pour le déploiement d'infrastructures de charge privées et collectives.
- Elle salue l'approche retenue : une aide proportionnelle au coût d'investissement avec des plafonds unitaires différenciés.
- Elle souligne toutefois que les projections financières présentées sont très incertaines et dépendantes des évolutions du marché.
- Elle invite le Gouvernement à simplifier encore davantage les démarches nécessaires à l'obtention des aides et propose la mise en place de dispositifs d'accompagnement administratif et technique.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de prise en compte de ses commentaires.

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

Contexte

Concernant le contexte législatif

Le Projet s'inscrit dans la continuité des politiques publiques visant à favoriser la mobilité électrique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, conformément aux engagements internationaux et européens du Grand-Duché.

Le régime d'aides à l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques est jusqu'à présent encadré par la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat² et à son règlement d'exécution. Ce régime, financé par le Fonds « Climat et énergie », arrive à échéance le 31 décembre 2025.

Parallèlement, le cadre européen a évolué. L'Union européenne, à travers le Règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs³, impose des objectifs contraignants en matière de densité, d'accessibilité et d'interopérabilité des infrastructures de charge électrique. Le respect de ces obligations implique l'adaptation des régimes d'aides nationaux afin de soutenir des installations compatibles avec les standards techniques harmonisés, notamment l'OCPP (Open Charge Point Protocol) et la norme EN ISO 15118-20 :2022, dont certaines exigences deviendront obligatoires à partir de 2027.

Par ailleurs, le soutien à la mobilité électrique est inscrit dans l'Accord de coalition 2023-2028, ainsi que dans la mise à jour du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030 (mesure n°424).

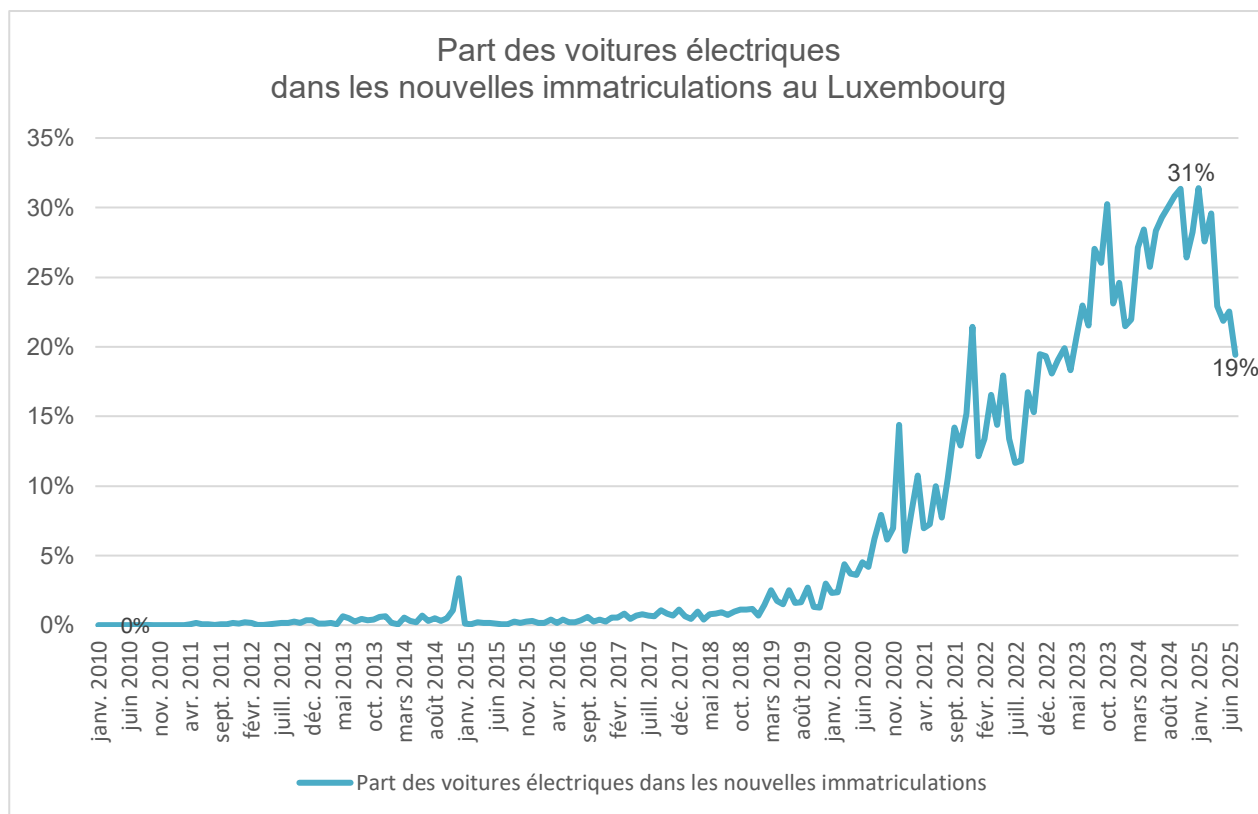
Ces politiques s'inscrivent dans un cadre européen global, visant à réduire de 55% les émissions de CO₂ d'ici 2030 par rapport à 1990, pour ensuite atteindre « zéro émission nette » en 2050. L'électrification de la mobilité constitue un levier particulièrement puissant. C'est la raison pour laquelle l'Union européenne a fixé un cap : aucune nouvelle voiture ou camionnette mise sur le marché après 2035 ne pourra émettre de CO₂ en phase d'utilisation.

Concernant le contexte de marché

Ce nouveau cadre est proposé alors que l'adoption des voitures électriques connaît un net ralentissement depuis plusieurs mois au Luxembourg. En effet, alors que 31% des véhicules nouvellement immatriculés étaient électriques en octobre 2024 et janvier 2025, jamais ce plafond n'a été dépassé depuis. En juin 2025, les voitures électriques ne représentaient plus que 19% du total des nouvelles immatriculations.

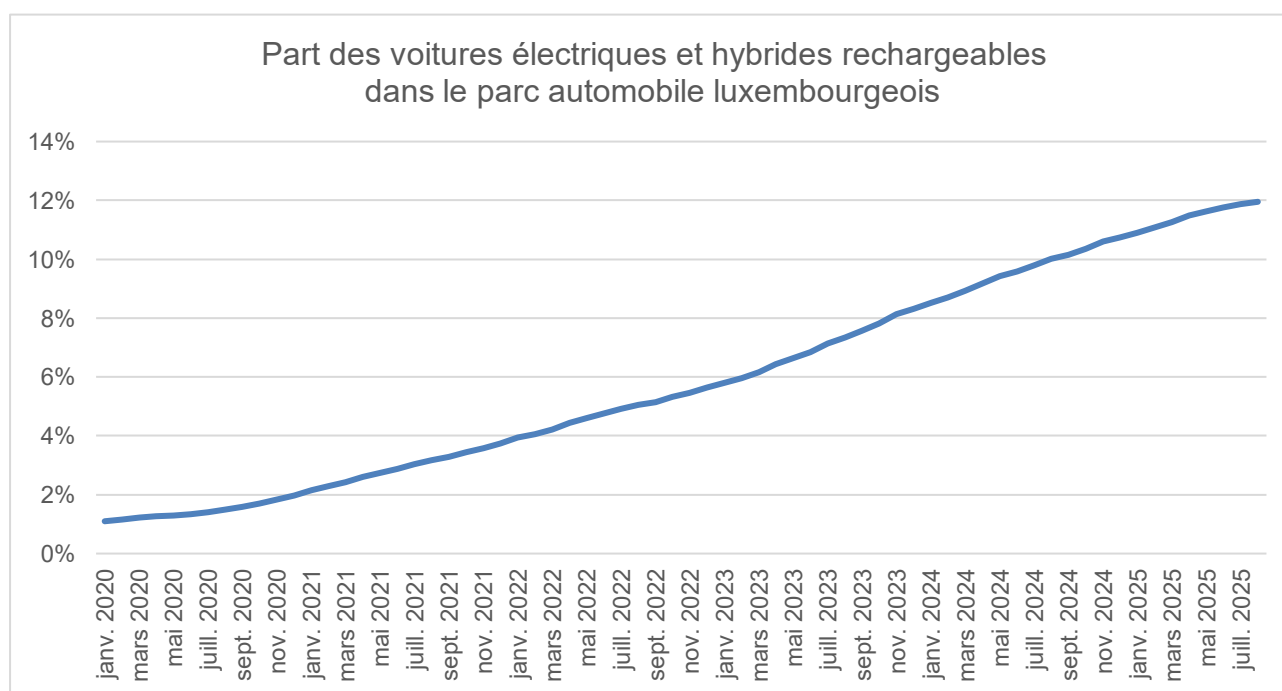
² [Lien vers la loi modifiée du 15 décembre 2020](#)

³ [Lien vers le Règlement \(UE\) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs](#)



Source : STATEC ; Mise en forme : Chambre de Commerce

De même, la progression de la part des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc total de voitures ralentit ces derniers mois. Entre juillet 2024 et juillet 2025, cette part a progressé de 2,07 points alors qu'elle avait progressé de 2,66 points entre juillet 2023 et juillet 2024. Dès lors, l'objectif national d'atteindre une part de 49% de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc automobile à l'horizon 2030 paraît clairement inatteignable.



Source : STATEC ; Mise en forme : Chambre de Commerce

Les difficultés d'accès à une borne de charge à domicile, en particulier pour les utilisateurs potentiels vivant en habitat collectif, constituent sans doute l'un des principaux freins à l'acquisition d'un véhicule électrique. Dès lors, la prolongation et la modernisation du régime d'aides à l'installation de bornes de charge apparaît nécessaire.

Synthèse des dispositions

Le Projet vise donc à remplacer le régime d'aides actuel par un dispositif modernisé et prolongé jusqu'au 31 décembre 2030, intégrant :

- l'alignement sur les exigences européennes en matière de compatibilité et d'interopérabilité ;
- l'élargissement du soutien aux systèmes collectifs de gestion intelligente de la charge dans les immeubles en copropriété ou à usage mixte ;
- la mise en place de plafonds d'aides différenciés et de bonifications temporaires (« top-up ») pour encourager l'adoption anticipée des équipements répondant aux standards les plus récents.

En matière d'aides aux bornes individuelles, le Projet prévoit des plafonds, les montants précis étant fixés par règlement grand-ducal⁴ :

- une subvention correspondant au maximum à 50% du coût hors TVA de l'installation, dans la limite d'un plafond de 750 € par point de charge standard.
- Ce plafond peut être porté à 1 400 € dans le cadre d'un mécanisme de bonification temporaire (« top-up ») accordé pour l'installation de bornes répondant au protocole OCPP et conformes à la norme EN ISO 15118-20:2022, ou disposant de fonctionnalités équivalentes. Cette bonification sera toutefois supprimée à compter du 1^{er} janvier 2027.
- Pour les systèmes collectifs de gestion intelligente, le dispositif prévoit également une aide équivalente à maximum 50% du coût hors TVA, avec un plafond fixé à 40 000 € par système. Sont éligibles une large gamme de dépenses, incluant le câblage, les conduits et supports, le renforcement du réseau interne, les baies informatiques, les protections incendie, ainsi que le matériel et les logiciels permettant la gestion intelligente de la charge et la facturation individualisée de la consommation. L'installation doit répondre aux normes techniques d'interopérabilité fixées par voie réglementaire.

Sur le plan des conditions et de la procédure, l'octroi de l'aide est subordonné à la conformité des installations aux normes techniques qui seront précisées par règlement grand-ducal. Le Projet mentionne la mise à disposition d'un formulaire électronique.

Fiche financière

Le financement du régime est assuré par le Fonds « Climat et énergie ». La fiche financière jointe au Projet évalue la dépense annuelle à 10,32 millions d'euros en 2026, pour atteindre près de 12,96 millions d'euros en 2030, en fonction d'hypothèses de taux d'adoption du dispositif par les ménages et les copropriétés. Ces prévisions reposent sur une croissance annuelle estimée de 10%

⁴ [Voir l'avis 6900VAN sur le site de la Chambre de Commerce](#)

pour les bornes standard, de 20% pour les bornes OCPP et sur un taux d'équipement de 3% par an pour les immeubles collectifs.

Considérations générales

La Chambre de Commerce salue la volonté du Gouvernement de maintenir un cadre incitatif clair et cohérent pour le déploiement d'infrastructures de charge privées et collectives, condition essentielle à l'adoption à grande échelle des véhicules électriques, dans un contexte difficile pour le marché des voitures électriques.

L'instrument proposé s'inscrit dans une logique de continuité, tout en intégrant les évolutions réglementaires européennes et technologiques récentes.

L'approche retenue — combiner une aide proportionnelle au coût d'investissement (50% HTVA) avec des plafonds unitaires différenciés — présente plusieurs avantages :

- elle permet une prévisibilité budgétaire et une maîtrise des dépenses publiques ;
- elle incite à l'acquisition d'équipements interopérables et conformes aux standards les plus récents ;
- elle cible à la fois les propriétaires individuels et les immeubles collectifs, réduisant les inégalités d'accès à la charge.

Cependant, selon la Chambre de Commerce, certaines caractéristiques du dispositif, qu'elle décrit par la suite, appellent à la vigilance.

Concernant la dépendance aux hypothèses de marché

Les prévisions budgétaires reposent sur des hypothèses de taux d'adoption qui peuvent s'avérer optimistes ou pessimistes. Une adoption plus rapide qu'anticipé — stimulée par exemple par des prix de marché plus bas — pourrait entraîner une pression accrue sur les finances publiques.

Concernant la charge administrative

Les procédures de demande, bien que dématérialisées, peuvent rester complexes pour les syndicats de copropriété et les petites structures. Une simplification ciblée, notamment via des formulaires préremplis et la mise en place d'un accompagnement administratif et technique, pourrait renforcer l'efficacité du dispositif. Cette proposition avait notamment été formulée par la Chambre de Commerce dans son bulletin économique *Actualités & Tendances* n°28 « Voitures électriques au Luxembourg : maîtriser la transition face aux défis »⁵.

La Chambre de Commerce considère que le succès de cette politique reposera sur un équilibre entre :

- un financement public attractif, mais soutenable ;
- un ciblage précis des bénéficiaires pour maximiser l'effet déclencheur ;
- un accompagnement de la filière professionnelle afin d'assurer la capacité de livraison.

A ce titre, la Chambre de Commerce invite le Gouvernement à procéder à une évaluation périodique du régime d'aides, pour en mesurer l'efficacité.

⁵ [Lien vers la publication sur le site de la Chambre de Commerce](#)

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de prise en compte de ses commentaires.

VAN/NSA