

# Dossier consolidé

Date de création : 02-06-2026

Projet de loi 8725

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

Date de dépôt : 27-03-2026

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-05-2026

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

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
27-03-2026	Déposé	20260407_Depot	<u>3</u>
24-04-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre des Salariés	20260424_Avis	<u>28</u>
11-05-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20260511_Avis	<u>40</u>
19-05-2026	Avis du Conseil d'État	20260519_Avis_2	<u>50</u>
02-06-2026	Avis : Syndicat des villes et communes luxembourgeoises	20260602_Avis	<u>56</u>

20260407\_Depot

**N° 8725**  
**CHAMBRE DES DÉPUTÉS**

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 27.3.2026*

\*

**Le Premier ministre,**

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 20 mars 2026 approuvant sur proposition du Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité le projet de loi ci-après ;

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO2 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 27 mars 2026

*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 au-delà du 30 juin 2026 le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub> (« Klimabonus Mobilité »).

La promotion de la mobilité électrique reste un élément important du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) tel que mis à jour en juillet 2024. Les objectifs visés d'ici 2030 consistent à réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005, à augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie à 37%, et à améliorer l'efficacité énergétique de 44%. Avec environ 60% des émissions totales de gaz à effet de serre attribuées au Luxembourg, le secteur des transports joue un rôle crucial dans l'atteinte de ces objectifs.

Étant donné que les parts de marché des véhicules électriques nouvellement immatriculés, de l'ordre de 27%, ont stagné en 2025 comparé à 2024, il est prévu de maintenir en l'état la graduation des aides financières selon des critères environnementaux et des paramètres sociaux d'application depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2024 pour les voitures et camionnettes 100% électriques.

Une prolongation du régime d'aides de 4 années, jusqu'au 30 juin 2030, est envisagée.

Les montants des aides continueront ainsi d'être échelonnés comme suit pour les véhicules commandés à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026 :

Une aide de 6 000 EUR pour :

- les voitures 100% électriques, sous réserve que leur consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 Wh/km (ce qui équivaut à 16 kWh/100 km). Il s'agit avant tout de voitures plus compactes ;
- les voitures 100% électriques comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses ;
- les camionnettes 100% électriques et les voitures à pile à combustible à hydrogène.

Une prime de 3 000 EUR pour les voitures 100% électriques, lorsque leur consommation d'énergie électrique se situe entre 161 Wh/km et 180 Wh/km. Ce dernier seuil est porté à 200 Wh/km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture est inférieure ou égale à 150 kilowatts.

Les autres voitures électriques, à savoir celles dont la consommation d'énergie électrique dépasse 200 Wh/km (ou 180 Wh/km lorsque leur puissance est supérieure à 150 kilowatts) ne sont pas visées par le régime d'aides financières. Moins de 10% des parts de marché des voitures électriques sont concernées. Il s'agit avant tout de voitures de grande taille et de voitures sportives, se situant dans les gammes de prix élevées.

Les aides financières pour les autres véhicules 100% électriques (quadricycles, motocycles et cyclo-moteurs) seront reconduites à un niveau inchangé (50% du coût hors TVA du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 EUR). Il en est de même pour la prime de 1 500 EUR pour les voitures d'occasion âgées d'au moins trois années.

Les primes pour les vélos et cycles à pédalage assisté (50% du coût hors TVA, sans toutefois dépasser 600 EUR) continueront d'être réservées aux personnes faisant partie d'un ménage bénéficiant de l'allocation de vie chère ou de la prime énergie au moment de l'achat du vélo ou du cycle à pédalage assisté.

L'aide financière de 50% du coût hors TVA du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 EUR, pour les « vélos cargo » est également reconduite.

Ce nouveau régime d'aides financières concerne les véhicules achetés entre le 1<sup>er</sup> juillet 2026 et le 30 juin 2030.

En complément du système d'attribution classique des aides financières actuellement en vigueur dans le cadre du régime « Klimabonus Mobilité », des modalités de préfinancement, dans un premier temps réservées aux personnes physiques et fonctionnant à l'image de celles déjà d'application pour les installations photovoltaïques, seront introduites pour les véhicules achetés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027. Les concessionnaires participant à ce système déduiront le montant de la subvention sur la facture finale adressée au client. Le montant de la subvention leur sera remboursé après introduction d'un dossier dûment et correctement constitué. Les concessionnaires souhaitant participer au système de préfinancement devront s'inscrire dans un registre instauré par le présent projet de loi, qui en détermine les conditions d'admission. Ce registre sera tenu par l'Administration de l'environnement.

Il est à noter que le système de préfinancement est une option qui coexistera avec la procédure d'octroi ordinaire de sorte que le client final devra choisir une des deux modalités, sachant que le montant total de la subvention ne diffère pas entre les deux modalités.

\*

Nous GUILLAUME, 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 a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

### **Section 1. Objet, champ d'application et définitions**

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, ci-après « ministre », est autorisé à accorder, dans les limites des fonds disponibles et sous les conditions prévues au chapitre 3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ainsi qu'à la présente loi, des aides financières allouées sous forme de subvention en capital pour l'acquisition des véhicules routiers suivants :

- 1° les véhicules automoteurs électriques purs ;
- 2° les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène ;
- 3° les cycles ;
- 4° les cycles à pédalage assisté ;
- 5° les cycles cargos.

(2) Pour les véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, les aides financières sont allouées lorsque la date de conclusion du contrat de vente, ou en cas de location ou de leasing, du contrat de location ou de leasing se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet 2026 et le 30 juin 2030 inclus.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 3° à 5°, les aides financières sont allouées lorsque la date de facturation se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet 2026 et le 30 juin 2030 inclus.

(3) Les véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, sont éligibles à la procédure de préfinancement visée à l'article 13, lorsque la date de conclusion du contrat de vente se situe à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027. La procédure de préfinancement est réservée aux demandeurs qui sont des personnes physiques devenant propriétaires d'une voiture automobile à personnes neuve ou d'une camionnette neuve.

La procédure de préfinancement consiste dans le versement des montants dus en vertu des articles 4 et 7 directement au demandeur intermédiaire qui les transfère au demandeur moyennant une réduction du prix de vente final toutes taxes comprises selon les modalités d'octroi visées aux articles 5 et 8.

Les demandes d'admission au registre visé à l'article 2, point 5°, peuvent être soumises dès le 1<sup>er</sup> octobre 2026.

(4) L'aide financière pour un véhicule donné n'est octroyée qu'une seule fois, sous réserve de l'article 6, paragraphe 4, alinéa 3. La demande peut être introduite soit via la procédure d'attribution ordinaire, visée à l'article 12, soit via la procédure de préfinancement, visée à l'article 13.

Le demandeur ou le demandeur intermédiaire ne peut soumettre qu'une seule demande d'aide financière pour un même véhicule, sous le régime de la présente loi ou sous le régime de la loi du 8 décembre 2025 ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat.

Au cas où plusieurs demandes pour un même véhicule sont soumises, seule la première demande est recevable.

## **Art. 2. Définitions**

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

- 1° « demandeur » : toute personne morale ou physique qui répond aux conditions d'octroi prévues par la présente loi et qui introduit une demande en obtention de l'aide visée respectivement aux articles 3, 6 et 9 ou pour le compte de laquelle est introduite une telle demande ;
- 2° « État membre » : un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace Économique Européen, ou la Confédération Helvétique ;
- 3° « entreprise autorisée » : une entreprise disposant d'une autorisation d'établissement pour activité et services commerciaux de vente de véhicules au sens de l'article 8<sup>quater</sup> 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 ayant procédé à la vente des véhicules routiers visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, ou d'une autorisation équivalente d'un autre État membre ;
- 4° « demandeur intermédiaire » : une entreprise autorisée inscrite dans le registre visé au point 5° ;
- 5° « registre » : un registre, détenu et géré par l'Administration de l'environnement, qui recueille toutes les entreprises autorisées, admises à agir en tant que demandeurs intermédiaires dans la procédure de préfinancement visée à l'article 13 ;
- 6° « véhicule routier » : un véhicule qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses ou à la traction de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses ; les machines et les véhicules à usage spécial sont assimilés aux véhicules routiers ;
- 7° « véhicule automoteur » : un véhicule routier pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique ou relié à un conducteur électrique, mais non lié à une voie ferrée ; si un tel véhicule tombe en panne le fait d'être mû par une force étrangère ne lui enlève pas la qualité de véhicule automoteur ;
- 8° « véhicule automoteur neuf » : un véhicule automoteur qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger ;
- 9° « véhicule automoteur d'occasion » : un véhicule automoteur qui a été uniquement immatriculé au Luxembourg et qui est âgé d'au minimum trois ans au moment de l'acquisition ;
- 10° « cycle » : véhicule routier qui a au moins deux roues et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles ;
- 11° « cycle à pédalage assisté » : véhicule routier à au moins deux roues et qui est propulsé conjointement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule et par l'énergie fournie par un moteur auxiliaire électrique, dont :
  - a) la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kilowatt ;
  - b) l'alimentation est réduite progressivement si la vitesse du véhicule augmente et interrompue dès que le véhicule atteint une vitesse de 25 kilomètres par heure, ou plus tôt, si la ou les personnes qui se trouvent sur le véhicule arrêtent de pédaler ;
- 12° « cycle cargo » : cycle à pédalage assisté électrique ou cycle, permettant de transporter, à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté ou du cycle ;
- 13° « véhicule automoteur électrique pur » : un véhicule automoteur routier à émission nulle dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie électrique stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour faire avancer le véhicule ;
- 14° « véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène » : un véhicule automoteur électrique propulsé par une pile à combustible qui convertit l'énergie chimique de l'hydrogène en énergie électrique afin d'assurer la propulsion du véhicule. ;

## Section 2. Véhicules automoteurs neufs

### Art. 3. Conditions d'octroi

(1) L'aide financière pour les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, est allouée, sur base de la catégorie de véhicule inscrite sur le certificat d'immatriculation, pour les véhicules automoteurs neufs suivants :

- 1<sup>o</sup> les voitures automobiles à personnes ;
- 2<sup>o</sup> les camionnettes ;
- 3<sup>o</sup> les quadricycles ;
- 4<sup>o</sup> les motocycles ;
- 5<sup>o</sup> les cyclomoteurs.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires ou devenant propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière peut être allouée au titulaire ou au détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing à condition que le propriétaire du véhicule renonce à l'aide en question.

(3) L'aide financière est allouée sous les conditions suivantes :

- 1<sup>o</sup> le véhicule est immatriculé au Luxembourg et n'a pas encore fait l'objet d'une immatriculation antérieure à l'étranger ;
- 2<sup>o</sup> la date de la première mise en circulation du véhicule se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet 2026 et le 30 juin 2030 inclus ;
- 3<sup>o</sup> l'immatriculation du véhicule au nom du demandeur de l'aide financière a lieu au plus tard douze mois après la première mise en circulation du véhicule.

Le délai de douze mois visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, est porté à vingt-quatre mois sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise autorisée.

(4) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de trente-six mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du demandeur de l'aide financière.

Au cas où l'aide financière est sollicitée par le titulaire ou le détenteur du véhicule, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à trente-six mois.

(5) En cas de leasing ou de location, lorsque l'aide est sollicitée par le propriétaire du véhicule, elle est transférée entièrement au preneur de leasing ou de la location moyennant une réduction du prix de location ou de leasing. Ce transfert intégral de l'aide est indiqué de manière non équivoque sur le contrat de location ou de leasing.

### Art. 4. Montants

(1) Pour les véhicules automoteurs électriques purs visés par la présente section, le montant de l'aide financière s'élève à :

- 1<sup>o</sup> 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheures par kilomètre ;
- 2<sup>o</sup> 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheures par kilomètre, sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, et que le demandeur ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le titulaire ou le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes ;

3° 3 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes remplissant une des conditions suivantes :

- a) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheures par kilomètre ;
- b) sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheures par kilomètre et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatts ;

4° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une camionnette ;

5° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

La consommation d'énergie électrique visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> est celle déterminée lors du cycle d'essai WLTP, telle que reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers.

La puissance nette maximale du système de propulsion visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> est celle reprise soit au certificat de conformité européen, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers

(2) Pour les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène visés par la présente section, le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 6 000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes ou une camionnette ;

2° 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 1 000 euros, lorsque le véhicule est un quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur.

#### **Art. 5. Modalités d'octroi**

(1) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière visées par la présente section, sont à introduire après l'immatriculation du véhicule au nom du demandeur et au plus tard quatre ans après la date de la première mise en circulation du véhicule.

(2) L'aide financière est restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement des délais visés à l'article 3, paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>.

En cas de leasing ou de location, l'aide est également restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 3, paragraphe 4, alinéa 2, sauf si le titulaire ou le détenteur devient endéans ce délai propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

Toutefois, l'aide financière n'est pas restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

### **Section 3. Véhicules automoteurs d'occasion**

#### **Art. 6. Conditions d'octroi**

(1) L'aide financière pour les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, est allouée, sur base de la catégorie de véhicule inscrite sur le certificat d'immatriculation, pour les véhicules automoteurs d'occasion suivants :

1° les voitures automobiles à personnes ;

2° les camionnettes.

(2) L'aide financière est réservée aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé propriétaires ou devenant propriétaires d'un des véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup> immatriculés au Luxembourg.

(3) L'aide financière n'est pas due pour un véhicule qui est cédé ou exporté endéans un délai de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle il a été immatriculé au nom du demandeur de l'aide financière.

De même, elle n'est pas due lorsque la durée du contrat de location ou de leasing est inférieure à un délai de vingt-quatre mois.

(4) L'aide financière est allouée pour les véhicules qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger.

Elle n'est pas due lorsque le contrat de vente est conclu entre deux personnes qui font partie du même ménage.

L'aide financière n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Toutefois, un véhicule pour lequel une aide financière a été allouée au titre de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, peut faire l'objet d'une aide financière au titre du présent article.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing, l'aide financière est également allouée en cas de changement de titulaire ou de détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

(5) En cas de leasing ou de location, lorsque l'aide est sollicitée par le propriétaire du véhicule, elle est transférée entièrement au preneur de leasing ou de la location moyennant une réduction du prix de location ou de leasing.

#### **Art. 7. Montants**

Pour les véhicules visés à l'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, le montant de l'aide financière s'élève à 1 500 euros.

#### **Art. 8. Modalités d'octroi**

(1) Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière visées par la présente section sont à introduire après l'immatriculation du véhicule au nom du demandeur et au plus tard trois ans après la date à laquelle le véhicule a été immatriculé au nom du demandeur de l'aide financière.

(2) L'aide financière est restituée en cas de cession ou d'exportation du véhicule avant l'écoulement du délai visé à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>.

En cas de leasing ou de location, l'aide est également restituée lorsque le contrat de location ou de leasing a pris fin avant l'écoulement du délai visé à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 2, sauf si le titulaire ou le détenteur est devenu propriétaire du véhicule en levant l'option d'achat.

Toutefois, l'aide financière n'est pas restituée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurances autorisée au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, suite à un sinistre.

### **Section 4. Cycles**

#### **Art. 9. Conditions d'octroi**

(1) L'aide financière pour les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 3<sup>o</sup> à 5<sup>o</sup>, est réservée aux personnes physiques résidant au Luxembourg et qui acquièrent des véhicules neufs pour leurs besoins personnels. Elle n'est pas due pour un véhicule destiné à être revendu ou exporté. Une seule aide financière pour un tel véhicule est accordée par personne physique dans un laps de temps de cinq ans.

(2) Sans préjudice du paragraphe 1<sup>er</sup>, l'aide financière visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>, est réservée aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.

#### **Art. 10. Montants**

(1) Pour les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée du véhicule, sans toutefois dépasser 600 euros.

(2) Pour les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 5<sup>o</sup>, le montant de l'aide financière s'élève à 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, sans toutefois dépasser 1 000 euros.

#### **Art. 11. Modalités d'octroi**

Les demandes en vue de l'obtention de l'aide financière visées par la présente section sont à introduire au plus tard un an après l'acquisition du véhicule.

### **Section 5. Procédures**

#### **Art. 12. Procédure d'attribution ordinaire**

(1) Les demandes d'obtention des aides financières visées par la présente loi sont à introduire auprès de l'Administration de l'environnement.

(2) Dans le cadre de l'instruction des dossiers, l'Administration de l'environnement se réserve le droit de demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions d'octroi ainsi que la véracité des informations lui fournies à l'appui des demandes.

Tout dossier dans lequel il n'est pas donné suite à la demande visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> endéans un délai d'un an est clôturé et la demande en obtention d'une aide financière est refusée. L'Administration de l'environnement informe le demandeur de la clôture du dossier ainsi que du refus de la demande.

#### **Art. 13. Procédure de préfinancement**

(1) Le demandeur intermédiaire soumet la demande visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, à l'Administration de l'environnement via une plateforme gouvernementale sécurisée qui requiert une authentification forte et qui garantit l'authenticité et la non-répudiation de la démarche de dépôt de la demande et d'importations des données y contenues.

(2) Dans les quinze jours ouvrables suivant le dépôt de la demande, le ministre prend une décision et la notifie au demandeur intermédiaire par transmission électronique via une plateforme électronique gouvernementale sécurisée. En l'absence de notification du ministre endéans le délai lui imparti, la demande est réputée accordée.

(3) Dans le cadre de l'instruction des dossiers, l'Administration de l'environnement se réserve le droit de demander endéans le délai prévu au paragraphe 2 la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions d'octroi ainsi que la véracité des informations lui fournies à l'appui des demandes. Dans ce cas, le délai visé au paragraphe 2 est interrompu.

Tout dossier dans lequel il n'est pas donné suite à la demande visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> endéans un délai d'un an est clôturé et la demande en obtention d'une aide financière est refusée. L'Administration de l'environnement informe le demandeur intermédiaire et le demandeur de la clôture du dossier ainsi que du refus de la demande.

(4) Il est procédé à la liquidation des aides accordées dans les quinze jours ouvrables suivant la date d'octroi de l'aide.

#### **Art 14. Registre des demandeurs intermédiaires**

(1) Ne peuvent procéder au dépôt de la demande visée à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, que les entreprises autorisées inscrites au registre.

N'est pas admise au registre :

- 1° une entreprise autorisée qui a fait l'objet d'une radiation en vertu du paragraphe 8 ;
- 2° une entreprise autorisée dont les dirigeants ou les actionnaires ont commis des faits qui ont été sanctionnés par une radiation d'office en vertu du paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, ou qui en étaient complices au sens de l'article 67 du Code pénal.

(2) La demande d'inscription d'une entreprise autorisée dans le registre se fait auprès de l'Administration de l'environnement. Les demandeurs intermédiaires informent l'Administration de l'environnement de tout changement relatif aux informations relatives à la demande d'inscription.

(3) Suivant le dépôt de la demande, le ministre prend une décision et la notifie au demandeur intermédiaire par transmission électronique via une plateforme électronique gouvernementale sécurisée.

(4) L'Administration de l'environnement tient le registre à jour et le publie sur un site internet accessible au public.

(5) Dans le cadre de l'instruction des demandes, l'Administration de l'environnement peut demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour constater le respect des conditions d'octroi ainsi que la véracité des informations lui fournies à l'appui des demandes.

Tout dossier dans lequel il n'est pas donné suite à la demande de l'Administration de l'environnement endéans un délai d'un an est clôturé et la demande d'inscription au registre est refusée. L'Administration de l'environnement informe le demandeur intermédiaire du refus de la demande.

(6) L'Administration de l'environnement peut prononcer une suspension de trois à six mois de l'inscription au registre d'un demandeur intermédiaire qui a fait, de manière répétée, des déclarations fausses ou incomplètes ou a omis de communiquer les informations visées à l'article 13, paragraphe 3.

Dans les cas visés au présent paragraphe, les demandes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui ont été déposées avant la décision de suspension par l'entreprise autorisée concernée sont traitées et finalisées.

(7) L'inscription d'une entreprise autorisée expire de plein droit à la date d'expiration de l'autorisation visée à l'article 2, point 3<sup>o</sup>.

(8) L'Administration de l'environnement radie définitivement du registre :

- 1<sup>o</sup> toute entreprise dont l'autorisation visée à l'article 2, point 3<sup>o</sup>, a fait l'objet d'une révocation ou annulation ;
- 2<sup>o</sup> toute entreprise dans le chef de laquelle une déclaration de faillite a été prononcée conformément à l'article 442 du Code de Commerce ou selon le droit d'un autre État membre ;
- 3<sup>o</sup> toute entreprise qui a sciemment fait une déclaration fausse ou incomplète ou a omis de communiquer une information en violation de l'article 13, en vue de recevoir le paiement d'un montant indu.

Dans les cas visés au présent paragraphe, les demandes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui ont été déposées avant la décision de radiation par l'entreprise autorisée concernée sont d'office refusées.

#### **Art. 15. Accès aux données**

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées aux articles 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, 11, 12, 13 et 14 et des contrôles y relatifs visés à l'article 16, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données :

- 1<sup>o</sup> du Registre national des personnes physiques relatives au nom, à la matricule, à l'adresse de résidence principale et à la composition du ménage du demandeur en vue de vérifier l'exactitude des données fournies ;
- 2<sup>o</sup> relevées par la Société nationale de la circulation automobile relatives aux immatriculations des véhicules et à leurs caractéristiques en vue de vérifier l'exactitude des données fournies sur les véhicules routiers concernés et les propriétaires historiques de ces derniers ;
- 3<sup>o</sup> relatives aux aides accordées par le ministre ayant l'Économie dans ses attributions en vertu de l'article 6 de la loi du 8 décembre 2025 ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat afin de vérifier que aucune aide n'a été accordée deux fois pour un même véhicule routier ;
- 4<sup>o</sup> du Fonds national de solidarité relatives aux bénéficiaires de l'allocation de vie chère et aux bénéficiaires de la prime d'énergie en vue de vérifier le respect de l'article 9, paragraphe 2 ;
- 5<sup>o</sup> du Centre commun de la sécurité sociale relatives à la matricule de l'entreprise autorisée en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les demandeurs intermédiaires ;
- 6<sup>o</sup> de l'Administration des contributions directes et de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA relatives au numéro de TVA de l'entreprise autorisée en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les demandeurs intermédiaires ;

- 7° du Registre du commerce et des sociétés relatives aux statuts, dirigeants et actionnaires de l'entreprise autorisée pour vérifier les conditions de la radiation du registre visées à l'article 14, paragraphes 1<sup>er</sup> et 8 ;
- 8° du Registre des bénéficiaires effectifs en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les demandeurs intermédiaires et en vue de vérifier le respect de l'article 14, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- 9° de la base de données du ministre ayant les Petites et moyennes entreprises dans ses attributions relatives aux autorisations d'établissement en vue de vérifier le respect de l'article 2, point 3°.

#### **Art. 16. Contrôle et restitution des aides financières**

L'Administration de l'environnement peut contrôler à tout instant, et au plus tard dans les dix ans après la notification d'une décision d'octroi, la véracité des informations fournies à l'appui des demandes afférentes visées par la présente loi. Dans le cadre de ce contrôle, elle peut demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour constater la véracité de ces informations.

L'Administration de l'environnement peut contrôler à tout instant que les entreprises autorisées admises au registre continuent à satisfaire aux conditions visées à l'article 14, paragraphe 1<sup>er</sup>. Dans le cadre de ce contrôle, elle peut demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour constater la véracité de ces informations.

À défaut de produire les pièces demandées en vertu des alinéas 1<sup>er</sup> et 2 endéans un délai d'un an à partir de la notification de la demande de production des pièces supplémentaires concernée, le demandeur ou le demandeur intermédiaire restitue le montant de l'aide octroyée.

#### **Art. 17. Entrée en vigueur**

La présente loi produit ses effets au 1<sup>er</sup> juillet 2026.

\*

## **COMMENTAIRE DES ARTICLES**

### *Ad article 1<sup>er</sup>.*

L'article 1<sup>er</sup> délimite le champ d'application commun à l'ensemble des aides financières consacrées par le présent projet de loi, ainsi que l'éligibilité des aides à la procédure de préfinancement. Le présent projet de loi s'aligne avec les dispositions relatives au préfinancement prévues dans la loi du 19 décembre 2025 introduisant une procédure de préfinancement pour les installations solaires photovoltaïques.

Enfin, le dernier paragraphe précise les règles de non-cumul des aides prévues dans le présent régime. Il indique également que ces aides, notamment pour les camionnettes, ne peuvent être demandées simultanément dans le cadre du présent régime et de la loi du 8 décembre 2025 relative au renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat.

### *Ad article 2.*

L'article 2 reprend majoritairement les définitions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (points 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 13° et 14°).

La définition du terme « cycle cargo » sous le point 12° reprend le descriptif des aides accordés selon l'article 15-7, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3° de la loi du 24 juillet 2025 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat afin de faciliter la lecture du présent projet de loi.

D'autres définitions ont été ajoutées pour s'aligner avec les définitions des règlements européens comme le règlement (UE) 2018/858 et le règlement (UE) 168/2013.

### *Ad article 3.*

L'article 3 reprend en grande partie les dispositions relatives aux conditions d'octroi de l'aide financière pour l'achat de véhicules automoteurs neufs visés à l'article 15-1 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

La condition d'octroi à l'aide financière d'une souscription à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 pourcents de sources renouvelables a été supprimée. De plus, afin de faciliter

l'identification administrative du bénéficiaire finale du subside, le paragraphe 5 clarifie les modalités d'application des aides financières dans le cadre d'un contrat de leasing ou de location.

Finalement, les personnes éligibles en tant que bénéficiaires restent les mêmes, à savoir les personnes physiques et les personnes morales de droit privé.

Tel que pour le régime d'aides financières pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub> actuellement en place et prévu par la section 2 du chapitre 3 la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, les dispositions du règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis s'appliquent également aux aides accordées aux personnes morales dans le cadre du régime introduit par le présent projet de loi. Le contrôle du respect est effectué par l'Administration de l'environnement, notamment au moyen du registre central des aides *de minimis*.

#### *Ad article 4.*

L'article 4 reprend les dispositions relatives aux montants de l'aide financière d'application depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2024 pour soutenir l'achat de véhicules automoteurs neufs visés à l'article 15-2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

#### *Ad article 5.*

L'article 5 reprend les dispositions relatives aux modalités d'octroi afin d'obtenir l'aide financière pour l'achat de véhicules automoteurs neufs visées l'article 15-3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

#### *Ad article 6.*

L'article 6 reprend en grande partie les dispositions relatives aux conditions d'octroi afin de bénéficier de l'aide financière pour l'achat de véhicules automoteurs d'occasion visées à l'article 15-4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Afin de faciliter l'identification administrative du bénéficiaire finale du subside, le paragraphe 5 clarifie les modalités d'application des aides financières dans le cadre d'un contrat de leasing ou de location.

Finalement, les personnes éligibles en tant que bénéficiaires restent les mêmes, à savoir les personnes physiques et les personnes morales de droit privé.

#### *Ad article 7.*

L'article 7 reprend les dispositions relatives aux montants de l'aide financière pour soutenir l'achat de véhicules automoteurs d'occasion visés à l'article 15-5 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

#### *Ad article 8.*

L'article 8 reprend en grande partie les dispositions relatives aux modalités d'octroi afin d'obtenir l'aide financière pour l'achat de véhicules automoteurs d'occasion visés à l'article 15-6 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

La modalité d'octroi imposant d'attendre douze mois après l'immatriculation du véhicule au nom du demandeur avant de pouvoir introduire la demande a été supprimée.

#### *Ad article 9.*

L'article 9 reprend les dispositions relatives aux conditions d'octroi afin de bénéficier de l'aide financière pour l'achat de véhicules automoteurs d'occasion visées à l'article 15-7 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Les personnes éligibles en tant que bénéficiaires restent les mêmes, à savoir toutes les personnes physiques pour l'acquisition de cycles cargos, et les personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année pour l'acquisition des cycles ou cycles à pédalage assisté.

*Ad article 10.*

L'article 10 reprend les dispositions relatives aux montants de l'aide financière pour soutenir l'achat de véhicules automoteurs d'occasion visés à l'article 15-8 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

*Ad article 11.*

L'article 11 reprend les dispositions relatives aux modalités d'octroi afin d'obtenir l'aide financière pour l'achat de cycles, cycles à pédalage assisté et cycles cargos visées à l'article 15-9 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

*Ad article 12.*

L'article 12 reprend en grande partie les dispositions relatives aux procédures d'attribution prévues dans la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le deuxième paragraphe permet à l'Administration de l'environnement, dans le cadre de l'instruction des dossiers, de se réserver le droit de demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions imposées par le présent projet de loi.

De plus, au deuxième alinéa, il a été ajouté la possibilité pour l'Administration de l'Environnement de refuser une demande lorsqu'elle n'a pas obtenu de réponse dans un délai d'un an à sa requête visant la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour constater le respect des conditions imposées par le présent projet de loi.

*Ad article 13.*

L'article 13 prévoit les modalités procédurales du préfinancement. Pour des raisons de cohérence, l'article s'aligne en partie avec les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 19 décembre 2025 introduisant une procédure de préfinancement pour les installations solaires photovoltaïques.

Le régime de préfinancement est accessible pour les entreprises luxembourgeoises et les entreprises d'un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Espace Économique Européen, ainsi que de la Suisse, s'ils possèdent l'autorisation visée à l'article 2, point 3°, et s'ils sont inscrites au registre visé à l'article 2, point 5°.

Le demandeur intermédiaire doit introduire la demande d'aide via la plateforme gouvernementale myGuichet. De cette manière, il est garanti que seules des demandes complètes seront transmises à l'Administration de l'environnement, permettant ainsi un traitement efficace de ces dossiers.

Il est à noter que le système de préfinancement est une option qui coexistera avec la procédure d'octroi ordinaire de sorte que le client final devra choisir une des deux modalités, sachant que le montant total de la subvention ne diffère pas entre les deux modalités.

*Ad article 14.*

Dans le cadre de l'introduction d'un régime de préfinancement et pour des raisons de cohérence, l'article s'aligne en partie avec les dispositions de l'article 4 de la loi du 19 décembre 2025 introduisant une procédure de préfinancement pour les installations solaires photovoltaïques.

Le paragraphe huit prévoit la radiation d'une entreprise du registre. Alors que la radiation est une sanction sévère, elle ne peut être prononcée qu'en présence d'un élément intentionnel spécifique : avoir intentionnellement commis les agissements ou omissions frauduleux dans le but de toucher des paiements que l'demandeur autorisé n'aurait autrement pas pu toucher. Dans ce dernier cas, non seulement l'entreprise radiée n'est plus admise au registre, mais également d'autres entreprises dont les dirigeants et actionnaires ont été directement impliqués dans ces agissements ou omissions frauduleux sanctionnés par la radiation : il s'agit ici des dirigeants ou actionnaires qui ont eux-mêmes commis les déclarations ou omissions frauduleuses ou ceux qui ont agi comme complices au sens de l'article 67 du Code pénal.

Outre la radiation définitive, le présent projet de loi prévoit sous paragraphe 6 une sanction moins drastique pour les cas de déclarations fausses, incomplètes ou omises sans dol spécial : la suspension temporaire. Il s'agit ici des entreprises autorisées négligentes qui perturbent le bon fonctionnement de la gestion administrative des dossiers soumis à la procédure de préfinancement. Alors qu'il s'agit d'une sanction d'un comportement non intentionnel, il faut que les déclarations erronées ou les omissions

revêtent un caractère répétitif, c'est-à-dire qu'elles se reproduisent plus d'une fois. Ici, l'administration dispose d'une marge d'appréciation quant à la durée de la suspension en fonction des circonstances du dossier, notamment la gravité ou le nombre des manquements. Contrairement au cas de la radiation, les demandes d'aides pendantes d'une entreprise autorisée suspendue ne sont pas d'office refusées, elle ne peut juste plus introduire des nouvelles demandes pendant la durée de sa suspension et ne figurera pas sur le registre publié pendant cette durée.

*Ad article 15.*

L'article 15 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.

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 16.*

L'Administration de l'environnement peut contrôler à tout instant, mais au plus tard dans les dix ans après la notification d'une décision d'octroi, la véracité des informations fournies à l'appui des demandes afférentes visées par le présent projet de loi. 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 des alinéas 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> 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.

*Ad article 17.*

L'article 17 prévoit une entrée en vigueur rétroactive du projet de loi afin d'assurer la continuité du régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub> au-delà du 30 juin 2026.

\*

## FICHE FINANCIÈRE

Par le biais de ce projet de loi, l'Etat entend continuer à promouvoir les véhicules à zéro émission de CO<sub>2</sub>.

Le financement des aides étatiques sera assuré via le fonds climat et énergie, en application de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Les dispositions du présent projet de loi concernent les véhicules achetés entre le 1<sup>er</sup> juillet 2026 et le 30 juin 2030. Ils seront immatriculés au plus tard le 30 juin 2031.

Les parts de marché des nouvelles voitures 100% électriques s'élèvent à 27% en 2025 et se situent ainsi au même niveau qu'en 2024. Partant, il est nécessaire de maintenir en l'état les mesures promouvant l'électromobilité, afin de contribuer au respect des objectifs en matière d'énergie et de climat retenus dans le PNEC.

Les parts de marché des nouvelles voitures 100% électriques sont estimées à 30%, soit 15 000 voitures, pour l'année 2026. On estime qu'une voiture sur cinq ne respecte pas la durée de détention minimale (36 mois). Sur les 12 000 voitures restantes :

- 8 000 bénéficieraient d'une prime 6 000 EUR : 48 millions EUR
- 3 000 bénéficieraient d'une prime 3 000 EUR : 9 millions EUR
- 1 000 seraient exclues du régime sur base de leur consommation électrique.

On estime à 1 000 le nombre de voitures d'occasion pouvant bénéficier d'une prime : 1,5 million EUR.

On estime le nombre de nouvelles camionnettes 100% électriques immatriculées en 2026 à 500 (montant 3,6 millions EUR).

S'y ajouteraient 800 quadricycles, motocycles et cyclomoteurs en 2026 (montant de 800 000 EUR).

S'y ajouteraient encore 500 vélos (subside moyen 385 EUR) et 500 pedelecs25 (subside moyen 585 EUR), ainsi que 500 vélos cargo (montant 1 millions EUR).

Le coût budgétaire total du régime d'aides financières pour l'année 2026 est estimé à 64 millions EUR, sachant que seule la moitié (32 millions EUR) peut être attribuée au présent projet de loi qui concerne les véhicules achetés à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026.

Partant d'une progression des parts de marché des nouvelles voitures 100% électriques à 35% en 2027, 40% en 2028, 45% en 2029 et 50% en 2030, les dépenses afférentes évolueraient comme suit :

- 2027 : 74 millions EUR
- 2028 : 84 millions EUR
- 2029 : 94 millions EUR
- 2030 : 52 millions EUR (le régime d'aides couvre les 6 premiers mois de 2030)

\*

## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



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 :

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

Projet de loi ou amendement :

Projet de loi relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de Co2

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<sup>ème</sup> 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

Ce projet de loi vise à rendre la mobilité durable accessible à tous. Il prévoit des aides financières pour l'achat de véhicules routiers à zéro émission de Co2 : véhicules automoteurs/camionnettes électriques ou à pile à combustion à hydrogène, cycles, vélos à pédalage assisté et vélos cargos. Ce projet de loi introduit également la possibilité, sous certaines conditions, pour les personnes faisant un premier achat d'une voiture électrique pure ou à pile combustible à hydrogène neuf ou d'occasion de bénéficier d'un système de préfinancement. De plus, celles qui bénéficient d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie peuvent recevoir un soutien renforcé pour certains véhicules (cycles). Ainsi, en réduisant le coût d'acquisition, le projet facilite l'accès à des moyens de transport plus écologiques et soutient le pouvoir d'achat, en particulier des ménages modestes. Il contribue ainsi à une transition énergétique socialement inclusive.

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

Oui  Non

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

Ce projet de loi contribue à améliorer la santé de la population en promouvant une mobilité plus propre et accessible. En soutenant l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de Co2, il réduit les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air. Ainsi, le projet de loi agit directement en faveur du climat et de la qualité de l'air, tout en soutenant la santé publique.

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

Oui  Non

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Le présent projet de loi soutient une consommation et une production plus durables dans le secteur de la mobilité. Il prévoit des aides financières pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de Co2. En facilitant l'accès à ces moyens de transport plus respectueux de l'environnement, le projet de loi encourage une mobilité décarbonée, réduit la dépendance aux carburants fossiles et favorise une utilisation plus efficiente des ressources. Il contribue ainsi à une consommation plus responsable.

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

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

Oui  Non

Le projet de loi soutient le développement d'une économie durable en favorisant l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de Co2. Il stimule ainsi des filières innovantes dans la mobilité verte. Grâce au système de préfinancement, les bénéficiaires n'ont plus à avancer le montant total pour certains véhicules, ce qui facilite l'accès à ces technologies, notamment pour les ménages à revenus modestes. Ce dispositif favorise une transition vers une mobilité durable, tout en soutenant l'innovation, l'emploi local et en promouvant une économie inclusive.

**5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.**

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

Oui  Non

Le présent projet de loi n'a pas d'impact sur la planification et la coordination de l'utilisation du territoire.

**6. Assurer une mobilité durable.**

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

Oui  Non

Le projet de loi encourage une transition vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement en soutenant l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de Co2. Il facilite l'accès à ces véhicules grâce à des aides financières ciblées, notamment un système de préfinancement pour les premiers achats. En réduisant la dépendance aux véhicules utilisant des carburants fossiles et en promouvant des alternatives durables, le projet contribue à promouvoir une mobilité durable.

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

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

Oui  Non

Le projet de loi contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en favorisant l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de Co2, ce qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air. Toutefois, la fabrication de ces véhicules et de leurs composants peut mobiliser des ressources non renouvelables. Il est donc essentiel d'accompagner ces mesures d'une promotion active de pratiques durables, telles que l'utilisation de matériaux recyclables, l'intégration d'énergies renouvelables dans les chaînes de production, et la sensibilisation à une consommation responsable.

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

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

Oui  Non

La réduction des émissions de gaz à effets de serre visée par le projet de loi contribuera à atteindre des objectifs climatiques du Luxembourg. Le projet de loi est en lien avec la mesure 410 du plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg pour la période 2021-2030.

**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 ni sur le développement durable sur le plan global.

**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**

## 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/it/products/acrobat-reader-downloads).

### 1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO2		
Ministre initiateur :	Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité		
Auteur(s) :	Georges GEHL/Elvira JÖRG/Joé ROTA		
Téléphone :	247-86845/ 247-83313	Courriel :	georges.gehl@mev.etat.lu, elvira.jorg@mev.etat.lu
Objectif du projet :	Prolongation et modification du regime d'aides financieres "Klimabonus Mobilitait" pour la promotion		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Administration de l'environnement		
Date :	03/02/2026		

### 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

**1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis <sup>1</sup> :**

- Chambre des fonctionnaires et employés publics  
 Chambre des salariés  
 Chambre des métiers  
 Chambre de commerce  
 Chambre d'agriculture

<sup>1</sup> Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

**2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis :**  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

**3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si non, pourquoi ?

**4) Destinataires du projet :**

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

**5) Le principe « Think small first » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>  
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

**6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ?**  Oui  Non

Remarques / Observations :

Le projet contient des dispositions visant à prolonger le régime d'aides financières pour les véhicules électriques ainsi que pour les cycles.  
 Par ailleurs, le projet cherche à faciliter, via l'introduction d'une procédure de +

**7) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

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

**8) Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

#### 4. Digitalisation et données

**9) Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)**  Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?  Le back-office de l'Administration de l'environnement et le système doivent être mis en place et adapté afin de répondre aux nouveaux besoins de l'introduction de la procédure de préfinancement prévue dans le cadre de ce projet. Le délai pour le nouveau système est estimé pour au plus tard pour janvier 2027.

**10) Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?**  Oui  Non

**11) Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?**  Oui  Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

**12) Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?**  Oui  Non

#### 5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) <sup>3</sup>

**13) 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 fixe essentiellement des dispositions relatives à la qualité de l'air (notamment concernant son évaluation ou les processus en cas de dépassement de valeurs critiques).

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

**14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, expliquez de quelle manière :

<sup>3</sup> Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

## 6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) **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. <sup>2</sup>

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>





Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20260424\_Avis



CHAMBRE DES SALARIÉS  
LUXEMBOURG



AVIS

Avis IV/18/2026

23 avril 2026

## **Aides pour véhicules routiers à zéro émission de CO2**

relatif au

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

Par lettre du 2 avril 2026, Monsieur Serge WILMES, ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, a soumis le projet de loi sous rubrique pour avis à la Chambre des salariés.

## 1. L'objet du projet de loi sous avis

1. Le présent projet de loi vise à prolonger, au-delà du 30 juin 2026, le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub> (« Klimabonus Mobilité ») pour une durée supplémentaire de quatre ans, couvrant les véhicules acquis entre le 1er juillet 2026 et le 30 juin 2030.

2. Les montants des différentes aides restent inchangés et demeurent échelonnés conformément au régime actuellement en vigueur.

3. Outre cette prolongation, le projet de loi prévoit l'introduction d'un mécanisme de préfinancement des aides étatiques « Klimabonus Mobilité » pour tous les véhicules acquis à partir du 1er janvier 2027. Ce mécanisme sera réservé, dans une première phase, aux seules personnes physiques.

## 2. Les commentaires de la Chambre des salariés

### 2.1. L'accélération de l'électrification du secteur des transports : un impératif à la fois écologique, social, et géostratégique

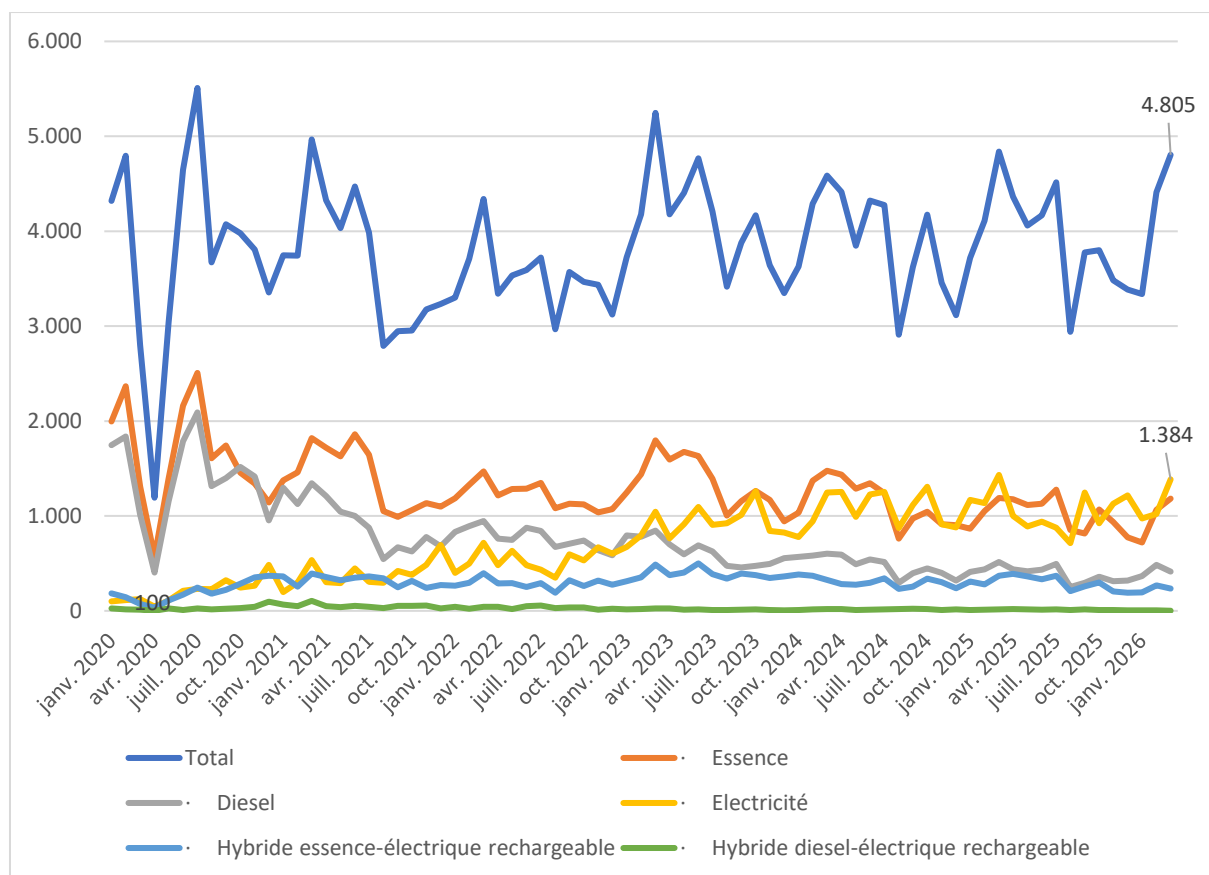
4. Le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030 fixe plusieurs objectifs écologiques ambitieux à l'horizon 2030 : une réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après « émissions de GES ») de 55 % par rapport à 2005, une augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie à 37 %, ainsi qu'une amélioration de l'efficacité énergétique de 44 %. **Étant donné qu'environ 60 % des émissions totales de GES au Luxembourg peuvent être attribuées au secteur des transports, la promotion de la mobilité électrique joue un rôle crucial dans la décarbonation du pays.**

5. Vu que l'électrification de la mobilité individuelle constitue une condition sine qua non de la réalisation des objectifs écologiques nationaux, **le PNEC vise à porter la part des véhicules électriques et hybrides rechargeables à 49 % du parc total des véhicules immatriculés au Luxembourg à l'horizon 2030.**

6. **Cependant, nous constatons** qu'après l'essor qu'ont connu les véhicules électriques à partir de 2020, les progrès en matière d'électrification de la mobilité individuelle au Luxembourg affichent un fort ralentissement depuis 2024, et **que les parts de marché des véhicules électriques nouvellement immatriculés semblent plutôt stagner.**

7. En effet, au vu de l'évolution de la part des voitures électriques dans le total des nouvelles immatriculations au Luxembourg, il apparaît clairement que la tendance très positive enregistrée entre 2020 et 2024 s'est essouffée et que cette part se stabilise désormais généralement entre 25 % et 30 %, avec de fortes variations mensuelles (par exemple 19,42 % en juillet 2025 et 35,90 % en décembre 2025).

**Graphique 1** : L'évolution du nombre de nouvelles immatriculations par mois (janvier 2020 - février 2026)

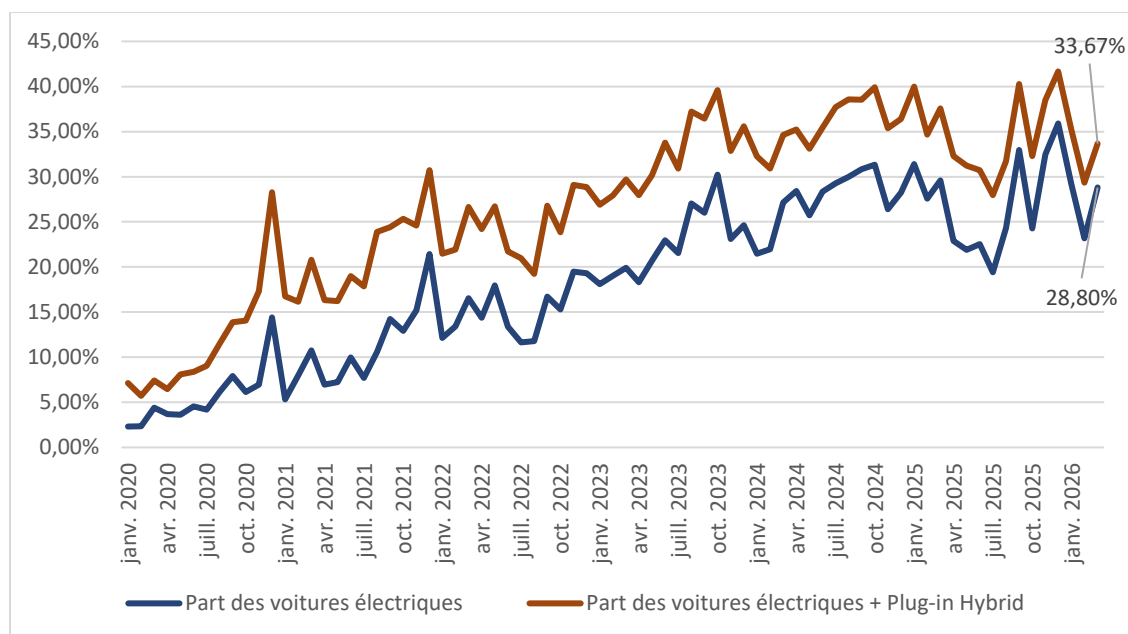


Données : STATEC ((DF\_D6122) Nombre de nouvelles immatriculations de véhicules routiers par type de véhicules et carburant) ; Graphique : CSL.

**8.** Selon les dernières données datant de mars 2026, parmi les 4.805 nouvelles voitures immatriculées durant ce mois, seules 1.384 étaient des voitures 100 % électriques, 233 des voitures hybrides essence-électrique rechargeables et une seule une voiture hybride diesel-électrique rechargeable.

**9.** Ainsi, la part des voitures 100 % électriques dans le total des nouvelles immatriculations s'élevait à 28,8 %. En y ajoutant les voitures hybrides rechargeables (« plug-in »), cette part atteignait 33,67 %.

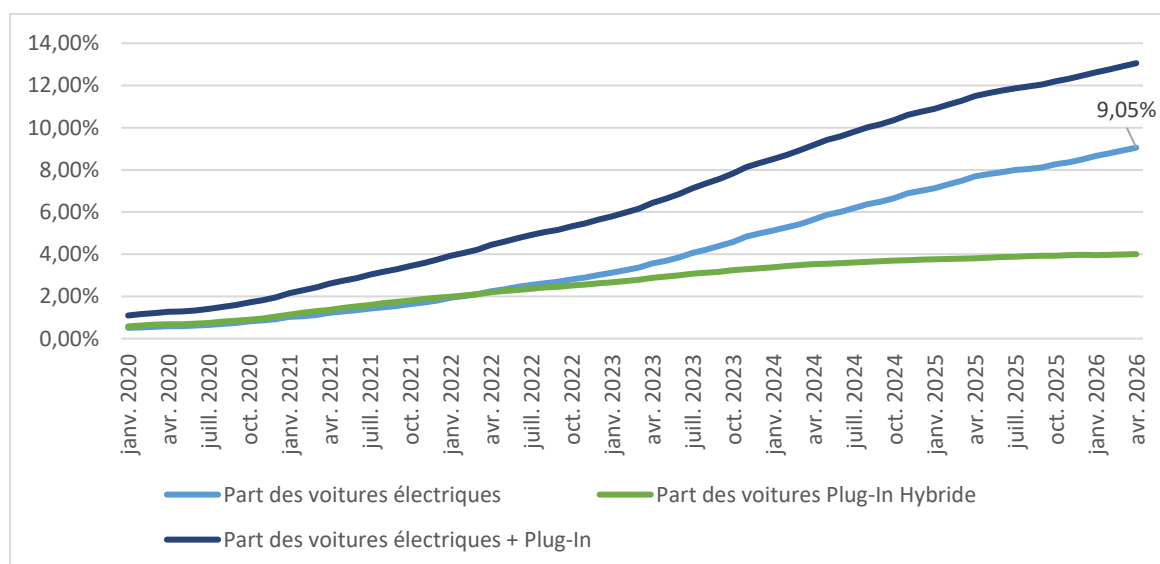
**Graphique 2 :** L'évolution de la quote-part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations par mois (janvier 2020 - février 2026, en %)



Données : STATEC ((DF\_D6122) Nombre de nouvelles immatriculations de véhicules routiers par type de véhicules et carburant) ; Graphique et Calculs : CSL.

**10.** En ce qui concerne le parc total de voitures immatriculées au Luxembourg, parmi les 463.608 voitures recensées en avril 2026, seules 41.958 étaient des voitures 100 % électriques et 18.564 des voitures hybrides rechargeables (« plug-in »).

**Graphique 3 :** L'évolution de la quote-part des voitures électriques parmi le total des voitures immatriculées (janvier 2020 - avril 2026, en %)



Données : STATEC ((DF\_D6132) Stock de véhicules routiers immatriculés par type de véhicule et carburant) ; Graphique : CSL.

**11. Ainsi, bien que la part des voitures électriques dans le parc total ne cesse d'augmenter, nous constatons que les niveaux atteints actuellement – 4,00 % pour les voitures hybrides rechargeables, 9,05 % pour les voitures électriques, soit 13,05 % au total – restent très éloignés de l'objectif fixé par le PNEC.**

**12. Au vu du déficit conséquent qui persiste par rapport à cet objectif – 13,05 % contre 49 % visés jusqu'en 2030 – et compte tenu d'une trajectoire récente qui apparaît insuffisamment dynamique pour permettre de l'atteindre à l'horizon 2030, il ressort clairement que les objectifs du PNEC sont particulièrement ambitieux. Dans ce contexte, des incitations financières substantielles pourraient jouer un rôle crucial dans la décarbonation du secteur des transports.**

**13. En outre, dans le contexte géopolitique actuel, marqué notamment par la guerre en Iran, il apparaît une fois de plus que les économies européennes sont structurellement vulnérables face aux importations d'énergies fossiles, dont l'accès est de plus en plus instrumentalisé comme levier d'ordre géostratégique.**

**14. Dans ce cadre, la transition vers l'électromobilité apparaît non seulement comme un impératif climatique, mais également comme une nécessité stratégique, afin de réduire l'exposition de l'Europe à la volatilité des prix des énergies fossiles.**

**15. Ainsi, loin d'être un simple choix technologique, l'électromobilité s'impose de plus en plus comme une réponse incontournable aux enjeux de souveraineté énergétique et de stabilité économique.**

**16. Finalement, la crise actuelle démontre une fois de plus que ce sont toujours les personnes les plus vulnérables qui souffrent en premier lieu lors d'un choc des prix des énergies fossiles. Ce constat vaut tant à l'échelle mondiale qu'au niveau national.**

**17. Étant donné que les prix des énergies fossiles devraient globalement suivre une tendance haussière au cours des prochaines années et décennies, tout investissement ciblé dans l'électrification de la mobilité constitue également un investissement visant à limiter l'augmentation du risque de précarité énergétique. Il s'agit donc d'un levier à forte portée sociale.**

## **2.2. Concernant la prolongation du régime « Klimabonus Mobilité »**

**18. La Chambre des salariés salue, de manière générale, et plus particulièrement dans le contexte géopolitique actuel, la prolongation du régime « Klimabonus Mobilité » pour quatre années supplémentaires.**

**19. Au vu de la situation décrite ci-dessus, notre Chambre est d'avis qu'une baisse des subventions étatiques dans le domaine de l'électrification de la mobilité individuelle serait, à l'heure actuelle, fortement prématurée. Nous nous exprimons dès lors clairement en faveur de la prolongation proposée.**

**20. Pour rappel, le régime actuellement en vigueur et applicable jusqu'au 30 juin 2026 prévoit les aides étatiques suivantes (jusqu'à 50% des coûts effectifs hTVA) :**

**21. Une prime de 6.000 euros pour**

1) les voitures 100% électriques, sous réserve que leur consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 16 kWh/100 km ;

- 2) les voitures 100% électriques comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes (le volet « social » du régime) ;
- 3) les camionnettes 100% électriques ou à pile à combustible à hydrogène ;
- 4) les voitures à pile à combustible à hydrogène.

**22. Une prime de 3.000 euros** pour les voitures 100% électriques, lorsque leur consommation d'énergie électrique se situe entre 16,1 kWh/100 km et 18 kWh/100 km. Ce dernier seuil est porté à 20 kWh/100 km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture est inférieure ou égale à 150 kilowatts.

**23. Aucune prime** pour les autres voitures électriques dont la consommation d'énergie électrique dépasse 20 kWh/100 km (ou 18 kWh/100 km lorsque leur puissance est supérieure à 150 kilowatts).

**24. Une prime de 1.000 euros** pour les autres véhicules 100% électriques (quadracycles, motocycles et cyclomoteurs).

**25. Une prime de 1.500 euros** pour les voitures d'occasion âgées d'au moins trois années.

**26. Une prime de 600 euros** pour les vélos et cycles à pédalage assisté, réservée aux personnes faisant partie d'un ménage bénéficiant de l'allocation de vie chère ou de la prime énergie au moment de l'achat.

**27. Une prime de 1.000 euros** pour l'acquisition de « vélos cargo ».

**28. Si nous soutenons la prolongation du régime actuel, notre Chambre tient toutefois à réitérer, dans ce contexte, certaines revendications concernant un réajustement ponctuel de celui-ci :**

#### **1) Concernant « l'échelonnement social » des aides**

**29.** Dans le cadre de la dernière modification du régime d'aides « Klimabonus Mobilité », un prétendu « volet social » a été introduit. Or, ce volet se limite à l'introduction d'une exception permettant l'accès à l'aide maximale de 6.000 euros pour les familles nombreuses lors de l'acquisition d'un véhicule dont la consommation dépasse les seuils fixés par la loi, à condition que ce véhicule comporte au moins sept places assises et que le demandeur fasse partie d'un ménage d'au moins cinq personnes.

**30. Tout d'abord, à l'instar de notre avis précédent, nous tenons à souligner que cette disposition défavorise les ménages monoparentaux.** En effet, un ménage monoparental avec trois enfants à charge – qui constitue également une « famille nombreuse » – et ayant in fine les mêmes besoins en matière de mobilité qu'un couple avec trois enfants, est exclu de cette aide, dès lors que le demandeur doit appartenir à un ménage composé d'au moins cinq personnes. **Nous proposons donc d'étendre cette exception aux ménages monoparentaux avec trois enfants.**

**31.** Ensuite, nous rappelons que, ces dernières années, nous avons plaidé de manière récurrente pour que les aides financières dites « Klimabonus Mobilité » soient réellement échelonnées de manière sociale, en adaptant le montant des aides en fonction des revenus des demandeurs. Or, au vu de la pression accrue que les prix des énergies fossiles exercent sur les ménages à faibles revenus, nous estimons que le contexte géopolitique actuel rend un tel échelonnement d'autant plus indispensable.

**32.** Si nous considérons qu'une baisse des aides doit être évitée, **nous proposons dès lors d'introduire un mécanisme similaire à celui du « top-up social » existant dans le cadre du régime « Klimabonus Wunnen », en prévoyant une majoration des aides modulée en fonction du revenu disponible du ménage demandeur.**

**33.** Etant donné la hausse significative des prix des énergies fossiles provoquée par la guerre en Iran, et afin de compléter le régime « Klimabonus Mobilité », **il apparaît également essentiel de mettre en place, dans les plus brefs délais, un mécanisme de leasing social automobile.** Cette mesure, prévue dans le cadre de la mesure n°41 du Plan social pour le climat du Luxembourg, devrait ainsi être introduite de manière anticipée.

## **2) Concernant les aides pour cycles et cycles à pédalage assisté (pedelecs25)**

**34.** En outre, notre Chambre regrette également que les aides pour cycles et vélos à pédalage assisté (pedelecs25) soient, depuis octobre 2024, réservées aux seules personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie au cours de l'année d'acquisition du véhicule.

**35.** En effet, dans la mesure où l'objectif principal consiste à réduire les émissions de GES et à promouvoir la mobilité active et douce – c'est-à-dire la mobilité la moins émettrice –, il nous paraît particulièrement incohérent d'avoir supprimé l'aide financière pour les vélos pour la majorité des ménages.

**36.** Il convient également de rappeler que le recours à la mobilité active permet non seulement de réduire les émissions de GES, mais contribue aussi à diminuer les dépenses du système de santé, en raison de ses effets positifs avérés sur la santé publique.

**37.** Par ailleurs, nous constatons que les aides relatives à certains autres véhicules 100 % électriques (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs) ont été maintenues à leur niveau antérieur. Ainsi, une personne peut cumuler une aide financière pour l'acquisition d'une voiture et une aide pour un motocycle, et donc bénéficier simultanément de deux dispositifs pour des véhicules motorisés, tandis que l'acquéreur d'un vélo n'a droit à aucune aide. Une telle approche apparaît en contradiction avec les efforts nécessaires en matière de décarbonation et de promotion de la santé publique, et donne l'impression que le vélo n'est pas reconnu comme une véritable alternative à la mobilité motorisée.

**38.** Par conséquent, nous proposons de revoir cette suppression et d'envisager un échelonnement social différent de ce volet du régime « Klimabonus Mobilité », en réservant la prime actuelle d'un montant maximal de 600 euros aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie, tout en accordant aux autres bénéficiaires le montant maximal initial de 300 euros, tel qu'introduit initialement.

### **2.3. Concernant l'introduction d'un mécanisme de préfinancement**

**39.** En complément du système d'attribution classique des aides financières actuellement en vigueur, le projet de loi propose l'introduction d'un mécanisme de préfinancement pour les véhicules achetés à partir du 1er janvier 2027.

**40.** Il convient de noter que ce système de préfinancement constitue une option qui coexistera avec la procédure d'octroi ordinaire, de sorte que le client final devra choisir entre les deux modalités, sachant que le montant total de la subvention ne diffère pas selon le mécanisme retenu.

**41.** Ce dispositif fonctionne sur le modèle de celui déjà en vigueur pour les installations solaires photovoltaïques et sera initialement réservé aux seules personnes physiques.

**42.** Dans ce contexte, le projet de loi prévoit tout d'abord la création d'un registre tenu par l'Administration de l'environnement, dans lequel tous les concessionnaires souhaitant participer au système de préfinancement (les « demandeurs intermédiaires » de l'aide) devront s'inscrire. Ce registre recense donc l'ensemble des entreprises habilitées à agir en tant qu'intermédiaires dans la procédure de préfinancement.

**43.** Si l'acquéreur d'un véhicule recourt à ce mécanisme, les concessionnaires doivent déduire le montant de la subvention directement de la facture finale adressée au client.

**44.** Le montant de la subvention leur sera ensuite remboursé après l'introduction en ligne d'un dossier dûment et correctement constitué (décision du ministère dans un délai de 15 jours ouvrables après la demande, puis liquidation de l'aide dans un délai de 15 jours ouvrables suivant la décision d'octroi).

**45. La Chambre des salariés salue l'introduction d'une procédure de préfinancement pour les aides dites « Klimabonus Mobilité », mesure qui devrait notamment représenter un net atout pour les ménages acquéreurs moins aisés.**

**46. Toutefois, nous tenons à souligner la nécessité urgente d'étendre ce mécanisme aux aides à l'assainissement énergétique « Klimabonus Wunnen ».** En effet, cette mesure, revendiquée par notre Chambre depuis une décennie, est aujourd'hui plus indispensable que jamais, non seulement en raison du retard croissant du Luxembourg en matière de rénovation énergétique de son parc résidentiel, mais également du poids accru des dépenses énergétiques sur les ménages modestes.

**47.** Dans un contexte géopolitique incertain, qui risque en outre d'entraîner une hausse des coûts des rénovations ainsi qu'une augmentation des taux d'intérêt et, partant, des coûts de financement, la barrière financière à ces travaux risque de devenir encore plus difficile à surmonter pour les ménages les moins aisés.

**48. Cette situation rend donc l'extension du mécanisme de préfinancement d'autant plus incontournable afin de lutter contre le risque de hausse continue de la précarité énergétique.**

**49. S'agissant des critères que les concessionnaires (les demandeurs intermédiaires) doivent remplir** pour être inscrits dans le nouveau registre et pouvoir bénéficier du mécanisme de préfinancement en tant qu'intermédiaires, **notre Chambre estime que cet avantage économique, financé par les contribuables** – principalement des particuliers – **doit être conditionné à une série de critères sociaux auxquels ces entreprises doivent satisfaire**, notamment l'existence d'une convention collective de travail.

**50.** Nous considérons également que toute sanction prononcée par l'ITM et/ou toute violation des conditions d'honorabilité professionnelle des installateurs devrait entraîner, en cas de récidive, une suspension temporaire ou permanente du registre.

**51. Finalement, nous souhaitons souligner l'importance d'un contrôle étatique des prix pratiqués par les concessionnaires participant au mécanisme de préfinancement, afin de garantir que les aides étatiques soient appliquées de manière correcte et bénéficient directement aux citoyens, au lieu d'être détournées par des intermédiaires pour accroître leur marge commerciale.**

### **3. Plusieurs remarques complémentaires de la CSL**

#### **3.1. Densifier et compléter le réseau de bornes de charge dans les communes à besoin élevé**

**52.** Outre les coûts financiers liés à l'acquisition d'une voiture électrique, de nombreux autres facteurs rendent la transition vers l'électromobilité disproportionnellement difficile pour les ménages modestes.

**53.** En effet, les ménages aisés, qui sont généralement propriétaires ou locataires de maisons unifamiliales spacieuses, respectivement d'appartements récents, disposent souvent d'un garage ou d'une place de stationnement leur permettant d'y installer une borne de recharge électrique. Ils se trouvent ainsi dans une situation nettement plus avantageuse en matière de transition vers l'électromobilité que les ménages moins aisés, qui résident souvent dans des maisons en rangée ou des appartements plus anciens, sans accès à une place de stationnement ni à une borne de recharge privée (problématique d'ailleurs relevée par les auteurs des amendements gouvernementaux sous avis).

**54.** Ces contraintes structurelles risquent de constituer un obstacle important à la transition vers l'électromobilité. Par conséquent, nous demandons que le nombre de bornes publiques, aujourd'hui encore largement insuffisant, soit augmenté dans les régions à forte demande et que les communes concernées soient davantage responsabilisées afin d'investir dès à présent massivement dans les infrastructures de recharge à proximité des quartiers concernés.

**55.** Nous suggérons également d'envisager des solutions innovantes, telles que l'aménagement de parkings de quartier dans lesquels chaque ménage résident aurait accès à une place de stationnement équipée d'une borne de recharge. Une telle approche pourrait non seulement accélérer la transition vers l'électromobilité, mais également contribuer à réduire le trafic de véhicules à l'intérieur des quartiers résidentiels.

#### **3.2. Garantir le droit à des transports publics sûrs, confortables et ponctuels**

**56.** Au vu de l'étalement urbain conséquent qui caractérise le paysage luxembourgeois, il apparaît clairement que la décarbonation de la mobilité individuelle jouera un rôle important dans la transition verte du pays. Toutefois, nous tenons à souligner qu'une politique de mobilité durable ne doit pas se concentrer exclusivement sur la mobilité individuelle motorisée, compte tenu des nombreux désavantages liés à une approche unidimensionnelle (consommation élevée de certaines ressources naturelles rares, congestion, etc.).

**57.** C'est pourquoi il est indispensable de mobiliser des investissements d'envergure afin de promouvoir les transports en commun, en développant un réseau de transport public couvrant autant que possible l'ensemble du territoire luxembourgeois et capable de concurrencer l'usage du véhicule privé. La CSL rappelle que l'objectif de la politique des transports publics devrait être de garantir un droit à des transports en commun sûrs, confortables et ponctuels pour toutes les personnes vivant et travaillant dans notre pays.

**58.** Dans ce contexte, il est également essentiel de renforcer la coopération transfrontalière et de viser une extension ambitieuse des infrastructures de transport public dans la Grande Région. De tels investissements constitueraient non seulement un levier majeur de la transition verte, mais également un élément incontournable pour garantir l'attractivité et la pérennité du système économique luxembourgeois.

### **3.3. Repenser l'aménagement du territoire et limiter l'étalement urbain**

**59.** Comme évoqué ci-dessus, l'étalement urbain particulièrement important qui caractérise le paysage luxembourgeois rend, en sus de ses nombreux autres effets regrettables (artificialisation des sols, etc.), le développement d'un réseau de transports publics couvrant l'ensemble des citoyens extrêmement difficile.

**60.** En effet, l'étalement urbain limite à la fois l'efficacité des transports publics et la possibilité de garantir ce droit à la mobilité pour tous. Or, étant donné que même la mobilité individuelle motorisée 100 % électrique restera toujours moins efficace que les transports en commun, il est indispensable de promouvoir une politique d'aménagement du territoire permettant de rendre notre société et son fonctionnement plus efficaces, tout en étant compatible avec le développement des infrastructures nécessaires à la réalisation des objectifs de décarbonation du secteur des transports.

**61.** En conséquence, tout projet immobilier futur devrait être évalué en fonction de sa localisation et de ses possibilités de raccordement au réseau de transport public. Même si le Luxembourg traverse actuellement une crise du logement, le fait de construire sans discernement, sans évaluer les conséquences en matière de mobilité, de soutenabilité et de densité, ne sert pas la cause et peut, au contraire, s'avérer préjudiciable à l'évolution de la société dans son ensemble.

**62.** La création de zones résidentielles densifiées dans l'espace urbain et périurbain, ainsi qu'à proximité des nœuds du réseau de transport public – notamment ferroviaire – constitue la clé de voûte d'une transition écologique accélérée et efficace du secteur des transports.

## **4. Conclusion**

**63.** Une accélération significative de la décarbonation du secteur des transports constitue une condition sine qua non de la réalisation des objectifs écologiques du Luxembourg en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

**64.** Dans ce contexte, l'électrification de la mobilité individuelle joue un rôle clé et s'impose d'autant plus dans le contexte géopolitique actuel, marqué par les guerres en Ukraine et en Iran, qui mettent en évidence les nombreux risques et effets néfastes de la dépendance structurelle et stratégique de l'Europe aux importations d'énergies fossiles.

**65.** L'accélération de l'électrification de la mobilité constitue ainsi non seulement un levier essentiel de la décarbonation de nos économies, mais également un facteur indispensable pour renforcer l'indépendance politique et économique de l'Europe, tout en protégeant notamment les ménages les plus modestes contre le risque croissant de précarité énergétique.

**66.** Par conséquent, la Chambre des salariés soutient la prolongation du régime actuel dit « Klimabonus Mobilité » pour une durée de quatre années supplémentaires. Toutefois, nous demandons certaines adaptations ponctuelles, relevant notamment du « volet social » du régime.

**67.** Tout d'abord, nous demandons la suppression du traitement défavorable appliqué à un ménage monoparental avec trois enfants lors de l'acquisition d'un véhicule comportant au moins sept places assises mais dont la consommation dépasse les seuils fixés par la loi (6.000 euros d'aide pour un couple avec trois enfants contre un maximum de 3.000 euros pour un ménage monoparental avec trois enfants).

**68.** En outre, nous plaidons de manière générale en faveur d'un échelonnement social plus développé des aides, notamment en fonction du revenu disponible du ménage demandeur. Si nous considérons qu'une baisse des aides doit être évitée dans le contexte actuel, nous proposons dès lors d'introduire un mécanisme similaire au « top-up social » existant dans le cadre du régime « Klimabonus

Wunnen », en prévoyant une majoration des aides modulée selon le revenu disponible du ménage demandeur.

**69.** Etant donné la hausse significative des prix des énergies fossiles provoquée par la guerre en Iran, et afin de compléter le régime « Klimabonus Mobilité », il apparaît également essentiel de mettre en place, dans les plus brefs délais, un mécanisme de leasing social automobile. Cette mesure, prévue dans le cadre de la mesure n°41 du Plan social pour le climat du Luxembourg, devrait ainsi être introduite de manière anticipée.

**70.** Notre Chambre salue également l'introduction d'un mécanisme de préfinancement, tout en demandant une extension rapide de ce dispositif aux aides à l'assainissement énergétique dites « Klimabonus Wunnen », extension d'autant plus indispensable dans le contexte géopolitique précité. Par ailleurs, nous estimons que tout concessionnaire souhaitant bénéficier, en tant que demandeur intermédiaire, du mécanisme de préfinancement devrait satisfaire à une série de critères sociaux, dont notamment l'existence d'une convention collective de travail. De plus, toute sanction prononcée par l'ITM et/ou toute violation des conditions d'honorabilité professionnelle des installateurs devrait entraîner, en cas de récidive, une suspension temporaire ou permanente du registre. Étant donné que la participation au mécanisme de préfinancement constitue un avantage économique pour le concessionnaire, financé par les contribuables – principalement des particuliers –, le respect de critères sociaux nous paraît pleinement justifié.

**71.** En conclusion, la Chambre des salariés peut marquer son accord quant au projet de loi sous avis, sous condition que nos remarques ponctuelles soient prises en considération.

---

Luxembourg, le 23 avril 2026

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN  
Directeur



Nora BACK  
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.

20260511\_Avis

Luxembourg, le 5 mai 2026

**Objet : Projet de loi n°8725<sup>1</sup> relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub>. (7118VAN)**

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

## **Avis de la Chambre de Commerce**

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de prolonger au-delà du 30 juin 2026 le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub>, communément désigné sous l'appellation « Klimabonus Mobilité ». Il est ainsi proposé d'étendre ce régime de quatre années supplémentaires, jusqu'au 30 juin 2030, tout en maintenant inchangée la graduation des aides financières introduite depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2024. Le Projet introduit par ailleurs une procédure de préfinancement, permettant aux acheteurs personnes physiques de bénéficier d'une déduction directe de la subvention sur la facture finale dès le 1<sup>er</sup> janvier 2027.

---

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

### En bref

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

## Contexte

### La lutte contre le réchauffement climatique et les objectifs nationaux

Le réchauffement climatique demeure l'un des défis les plus importants de notre époque. Au Luxembourg, les objectifs climatiques à l'horizon 2030, tels que définis dans le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) mis à jour en juillet 2024<sup>2</sup>, sont particulièrement ambitieux : réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005, porter la part des énergies renouvelables à 37% de la consommation finale brute et améliorer l'efficacité énergétique de 44%.

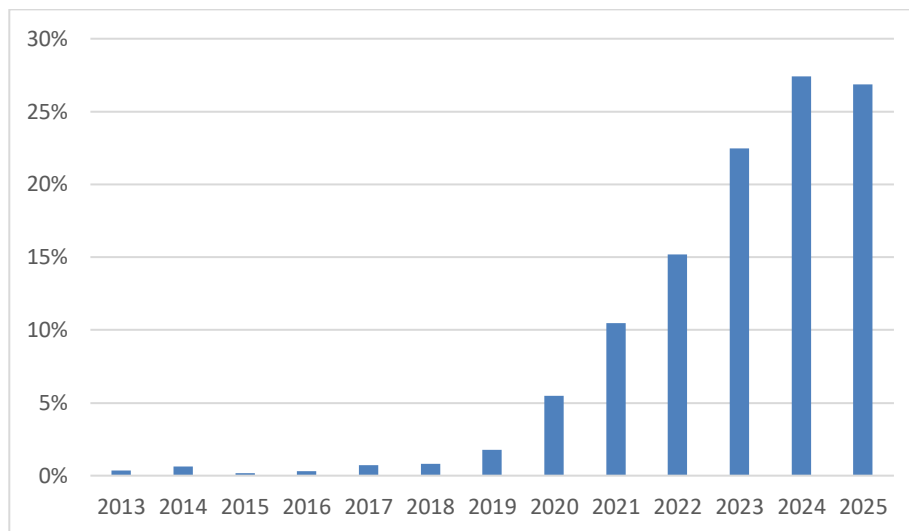
Le secteur des transports occupe une place centrale dans cette équation, représentant environ 60% des émissions totales de gaz à effet de serre comptabilisées au Luxembourg. Cette proportion élevée s'explique notamment par la part importante de carburant vendu à des non-résidents dont les émissions sont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

### L'évolution des ventes de voitures électriques au Luxembourg

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

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

*En % des nouvelles immatriculations*



Source : STATEC

La Chambre de Commerce avait déjà alerté, dans son bulletin Actualités & tendances n°28 de janvier 2024<sup>3</sup>, sur le risque que l'objectif de 49% de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc d'ici 2030 soit hors de portée. Les données les plus récentes confirment

<sup>2</sup> [Lien vers le PNEC mis à jour](#)

<sup>3</sup> [Lien vers la publication Actualité et tendances n°28 « Voitures électriques au Luxembourg : maîtriser la transition face aux défis »](#)

cette tendance et renforcent la nécessité de disposer d'un régime d'aides stable et prévisible, tout en questionnant l'opportunité d'ajustements supplémentaires pour accélérer la transition.

## Considérations générales

### Concernant la prolongation du régime et la continuité des aides

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

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

### Concernant le nouveau régime d'aides

La Chambre de Commerce relève que le Projet maintient inchangés les montants et critères d'éligibilité en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2024. Elle avait exprimé, dans son avis du 23 août 2024<sup>4</sup>, des préoccupations quant au caractère potentiellement trop abrupt du « phasing out » introduit à l'époque. Dans un contexte de stagnation des parts de marché à 27% sur deux années consécutives, la Chambre de Commerce s'interroge sur la pertinence de ce *statu quo* : si le maintien du régime en l'état offre une stabilité bienvenue, il ne résout pas en lui-même la question de la dynamique insuffisante des ventes de véhicules électriques.

#### a. Montants des primes pour les voitures électriques neuves

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

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

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

Elle rappelle également sa suggestion de prévoir une dérogation supplémentaire pour les ménages composés d'un parent seul et de trois enfants mineurs, confrontés à la même contrainte

---

<sup>4</sup> [Lien vers l'avis 6671VAN](#)

de transport que les ménages de cinq personnes ou plus, mais ne remplissant pas nécessairement la condition numérique d'au moins cinq personnes.

#### **b. Primes pour les camionnettes électriques**

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

#### **c. Primes pour les véhicules d'occasion**

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

#### **d. Durée minimale de détention**

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

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

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

### **Concernant l'introduction de la procédure de préfinancement**

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

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

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

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

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

Il est toutefois essentiel de clarifier le régime de responsabilité du demandeur intermédiaire. Celui-ci ne saurait être tenu responsable :

- d'erreurs matérielles,
- d'informations erronées fournies par le client,
- du non-respect des conditions de détention par le bénéficiaire final,
- de tout autre élément susceptible d'entraîner une révocation de l'aide.

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

#### **b. Délais de remboursement**

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

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

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce demande :

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

#### **c. Coexistence des deux procédures**

Le Projet prévoit que le système de préfinancement coexiste avec la procédure d'attribution ordinaire, le client final devant choisir l'une des deux modalités. La Chambre de Commerce approuve

ce principe de libre choix. Elle souligne l'importance de communiquer clairement aux consommateurs sur la disponibilité et les modalités de chaque option afin d'éviter toute confusion.

## **Concernant l'avenir du régime d'aides**

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

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

Cette observation s'inscrit dans un débat de fond que l'Union européenne (UE) est en train de trancher. Proposé le 4 mars 2026 par la Commission européenne, l'Industrial Accelerator Act (IAA)<sup>5</sup> conditionnerait désormais l'accès aux aides publiques à l'assemblage du véhicule au sein de l'UE et à une proportion minimale de 70% de composants d'origine européenne hors batterie. Ce projet de règlement, dont l'adoption est visée au 4<sup>e</sup> trimestre 2026, envoie un signal politique fort sur la direction que prend le droit européen.

Certains États membres ont d'ores et déjà agi en ce sens. La France a introduit, dès 2024, un score environnemental calculé sur l'ensemble du cycle de vie amont du véhicule<sup>6</sup> — incluant la fabrication de la batterie et le transport — dont le seuil minimal exclut en pratique la plupart des modèles produits en Chine. Un « surbonus » additionnel y est par ailleurs réservé aux véhicules dotés d'une batterie fabriquée en Europe.

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

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

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

---

<sup>5</sup> [Lien vers l'Industrial Accelerator Act](#)

<sup>6</sup> [Lien vers le site de l'ADEME détaillant le score environnemental du véhicule.](#)

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

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

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

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

### **Commentaire des articles**

#### **Article 3. Condition d'octroi**

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

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

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

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

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

### **Fiche financière**

Selon la fiche financière, le financement des aides sera assuré via le Fonds climat et énergie. Le coût budgétaire pour la période couverte par le Projet est estimé à 32 millions d'euros pour le second semestre 2026, puis à 74, 84, 94 et 52 millions d'euros pour les années 2027 à 2030 (cette

dernière année ne couvrant que six mois), soit un coût total estimé à 336 millions d'euros sur la durée du régime.

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

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

Par ailleurs, la Chambre de Commerce observe que ces estimations financières ne sont pas cohérentes avec les sommes inscrites au budget pluriannuel 2026-2029. En effet, alors que la fiche financière estime que le coût budgétaire pour les trois années pleines couvertes par le Projet (2027, 2028 et 2029) sera de 252 millions d'euros (74 millions en 2027, 84 millions en 2028 et 94 millions en 2029), seuls 120,9 millions d'euros sont inscrits au budget du Fonds climat et énergie aux lignes « Promotion des véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de CO2 – vélos/Pedelec/vélos cargo/voitures électriques)<sup>7</sup> pour ces mêmes années. La Chambre de Commerce s'étonne de l'importance de cette différence et sera attentive à la manière dont ces estimations seront transposées dans le prochain budget de l'Etat.

\* \* \*

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

VAN/DJI

---

<sup>7</sup> Page 449 de la loi de programmation financière pluriannuelle 2026-2029

20260519\_Avis\_2

**Projet de loi**

**relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub>**

---

**Avis du Conseil d'État**

(19 mai 2026)

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

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

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

**Considérations générales**

Le projet de loi sous avis vise à prolonger le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub> (« Klimabonus Mobilité ») au-delà du 30 juin 2026 et jusqu'au 30 juin 2030. Les montants des aides en question restent inchangés par rapport à la réglementation actuellement en vigueur qui prend fin le 30 juin 2026 et leur financement continuera à être assuré via le fonds climat et énergie.

Les auteurs ont fait le choix d'élaborer un nouveau texte de loi qui remplacera, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026, les articles 15-2 à 15-10 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

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

**Examen des articles**

**Article 1<sup>er</sup>**

L'article sous examen précise l'objet et le champ d'application de la loi en projet, avec une énumération des véhicules éligibles en fonction du type de véhicule et de la date du contrat de vente, de location, de leasing ou de la

date de facturation, éléments qui restent inchangés par rapport à la réglementation actuellement en vigueur.

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

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

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

#### Article 2

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

#### Article 3

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

#### Articles 4 à 11

Sans observation.

#### Article 12

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

comme le fait par ailleurs l'article subséquent en matière de procédure de préfinancement.

### Article 13

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

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

### Article 14

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

Ensuite, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que la loi prévoit un recours en réformation contre les décisions de suspension de l'inscription au registre ou de radiation définitive, qui revêtent le caractère d'une sanction, et ceci au regard de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales<sup>1</sup>.

### Article 15

Sans observation.

### Article 16

L'article sous revue a trait aux contrôles pouvant être effectués par l'Administration de l'environnement. Le Conseil d'État s'interroge sur la pertinence du délai de dix ans endéans lequel l'Administration de l'environnement peut procéder à ce contrôle. Cette question se pose au vu de la durée de vie des véhicules pour lesquels les aides sont octroyées, d'autant plus que ce délai n'est que de cinq ans pour les installations solaires

---

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

photovoltaïques, dont la durée de vie est nettement supérieure à celle des véhicules visés par le texte en projet, ayant fait l'objet d'une décision d'octroi de l'aide prévue par la loi précitée du 19 décembre 2025.

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

#### Article 17

Sans observation.

### **Observations d'ordre légistique**

#### Observations générales

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

**« Chapitre 1<sup>er</sup> – Objet, champ d'application et définitions ».**

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

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

#### Article 1<sup>er</sup>

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

Au paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, première phrase, la virgule avant le mot « lorsque » est à supprimer.

#### Article 2

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

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

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

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

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

#### Article 4

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

#### Article 5

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il convient de supprimer la virgule avant les mots « sont à introduire ».

#### Article 14

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

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

Au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>, point 2°, il faut écrire « Code de commerce ».

#### Article 15

À la phrase liminaire, il convient d'insérer une espace entre les mots « paragraphe 1<sup>er</sup>, » et le nombre « 11 ».

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

#### Article 17

Dans l'hypothèse où la loi en projet est publiée avant le 1<sup>er</sup> juillet 2026, l'article sous examen est à reformuler comme suit :

« **Art. 17. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2026. »

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

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes

20260602\_Avis



# SYVICOL

Syndicat des Villes et  
Communes Luxembourgeoises

## Projet de loi n°8725 relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub>

### Avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises

Le Syndicat des villes et communes luxembourgeoises remercie Monsieur le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité de l'avoir consulté, par courrier du 2 avril 2026, au sujet du projet de loi n°8725 relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO<sub>2</sub>.

Le SYVICOL note que le projet de loi s'inscrit dans la continuité des objectifs climatiques nationaux, notamment en matière de réduction des émissions et de promotion de la mobilité électrique, alors que les parts de marché des véhicules électriques nouvellement immatriculés ont connu une stagnation en 2025. À cet égard, la prolongation du régime d'aides jusqu'au 30 juin 2030 peut contribuer à renforcer la visibilité du cadre de soutien et à maintenir la dynamique de transition engagée.

Le projet confirme également l'introduction d'une procédure de préfinancement destinée à faciliter l'accès au dispositif pour les bénéficiaires concernés.

Le SYVICOL tient à noter que les aides financières prévues par le présent projet de loi sont destinées aux personnes physiques ainsi qu'aux personnes morales de droit privé. Les communes ne figurent dès lors pas parmi les bénéficiaires directs du régime d'aides instauré par le texte sous rubrique.

En revanche, les communes peuvent bénéficier d'un soutien dans le cadre du régime d'aides révisé « Klimabonus Gemengen », notamment pour l'acquisition de véhicules utilitaires lourds zéro émission et pour l'infrastructure de charge non ouverte au public pour véhicules électriques.

Ce régime d'aides, qui a été annoncé par la circulaire n°2025-050 du 14 juillet 2025, constitue une avancée importante permettant de mieux tenir compte du rôle des communes dans la transition climatique et énergétique en rappelant que, par le passé, le SYVICOL a exigé à plusieurs reprises que les communes soient traitées de manière similaire que les personnes physiques en ce qui concerne un soutien pour l'acquisition de voitures et camionnettes 100% électriques.

Enfin, le SYVICOL émet un avis favorable sur le projet de loi, dans la mesure où celui-ci contribue à la transition vers une mobilité plus durable tout en cherchant à en améliorer l'accessibilité.

---

Adopté unanimement par le comité du SYVICOL, le 18 mai 2026