

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^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

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

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

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 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^{er}. Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi 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 CO₂ (« 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er}. 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^{er}, 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^{er} juillet 2026 et le 30 juin 2030 inclus.

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

(3) Les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, 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^{er} 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^{er} 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^{quater} 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^{er}, paragraphe 1^{er}, 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^{er}, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, est allouée, sur base de la catégorie de véhicule inscrite sur le certificat d'immatriculation, pour les véhicules automoteurs neufs suivants :

- 1° les voitures automobiles à personnes ;
- 2° les camionnettes ;
- 3° les quadricycles ;
- 4° les motocycles ;
- 5° 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^{er}.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 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° le véhicule est immatriculé au Luxembourg et n'a pas encore fait l'objet d'une immatriculation antérieure à l'étranger ;
- 2° la date de la première mise en circulation du véhicule se situe entre le 1^{er} juillet 2026 et le 30 juin 2030 inclus ;
- 3° 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^{er}, point 3°, est porté à vingt-quatre mois sous condition que le premier et unique propriétaire précédent du véhicule ait été une entreprise autorisée.

(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° 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° 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^{er} 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^{er} 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^{er}.

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^{er}, paragraphe 1^{er}, 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^{er} 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^{er}, peut faire l'objet d'une aide financière au titre du présent article.

Pour les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, 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^{er}, 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^{er}.

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^{er}, paragraphe 1^{er}, points 3^o à 5^o, 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^{er}, l'aide financière visée à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, points 3^o et 4^o, 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^{er}, paragraphe 1^{er}, points 3^o et 4^o, 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^{er}, paragraphe 1^{er}, point 5°, 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^{er} 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^{er}, 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^{er} 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^{er}, 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^{er}, point 3°, 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^{er}, 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^o.

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

- 1^o toute entreprise dont l'autorisation visée à l'article 2, point 3^o, a fait l'objet d'une révocation ou annulation ;
- 2^o 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^o 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^{er}, 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^{er}, 8, paragraphe 1^{er}, 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^o 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^o 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^o 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^o 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^o 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^o 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^{er} 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^{er} ;
- 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^{er}. 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^{er} 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^{er} juillet 2026.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}.

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

Finalement, 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^{er}, 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 CO₂ 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^{er} 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^{er} 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^{er} et 2 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 CO₂ 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 CO₂.

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^{er} 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^{er} 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^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
3. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

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

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

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

☒ Oui ☐ Non

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.

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

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

☒ Oui ☐ Non

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.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

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

☒ Oui ☐ Non

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/uk/acrobat/other/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 Mobilitet" 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 ¹ :

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

¹ 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. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- | | | |
|---|---|------------------------------|
| - Entreprises / Professions libérales : | <input checked="" type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non |
| - Citoyens : | <input checked="" type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non |
| - Administrations : | <input checked="" type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non |

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

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. ²

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. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² 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) ³

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. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ 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. ²

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. ²

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>

