



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et de la Biodiversité

Réponse commune du ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, du ministre des Finances et du ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme à la question parlementaire n°3762 du 12 mars 2026 de l'honorable députée Madame Joëlle Welfring concernant les immatriculations de véhicules électriques

1. Comment Monsieur le Ministre explique-t-il la stagnation, voire le léger recul, des immatriculations de véhicules 100 % électriques en 2025 ?

Alors qu'une légère adaptation vers le bas du montant des aides financières « Klimabonus Mobilité » de 8 000 euros à 6 000 euros est d'application depuis le 1^{er} octobre 2024, il est probable qu'un certain nombre de personnes aient anticipé l'achat d'un véhicule électrique, expliquant ainsi que les parts de marché des véhicules électriques nouvellement immatriculés ont stagné en 2025 comparé à 2024.

Par ailleurs, cette évolution s'explique également par un ralentissement du segment du leasing opérationnel. En 2025, ce segment a connu un repli, et ce malgré le maintien de conditions fiscales avantageuses en matière d'avantage en nature pour les voitures de société 100 % électriques mises à disposition à un salarié pour ses déplacements professionnels et privés. En revanche, une progression des nouvelles immatriculations des voitures 100% électriques par des personnes privées, notamment dans le cadre du leasing, a été observée en 2025.

2. Monsieur le Ministre estime-t-il que la forte progression des véhicules hybrides, en particulier des véhicules hybrides non rechargeables, se fait au détriment des véhicules entièrement électriques, et considère-t-il cette évolution comme compatible avec les objectifs fixés dans le cadre du PNEC ?

Les émissions du secteur des transports ont considérablement baissé au cours des dernières années (- 45% en 2024 comparé à l'année de référence 2005). Elles continuent toutefois de représenter environ 60% des émissions totales du Luxembourg. La baisse continue des émissions dans ce secteur est donc déterminante pour assurer le respect des objectifs énergétiques et climatiques fixés dans le cadre du PNEC et de la loi relative au climat.

Au niveau européen, les constructeurs automobiles sont soumis à des objectifs contraignants de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, définis notamment par le règlement (UE) 2019/631. Ce cadre prévoit une réduction moyenne des émissions de 15 % à l'horizon 2025 et de 55 % à l'horizon 2030 (par rapport aux niveaux de 2021). Afin de respecter ces objectifs de flotte, les constructeurs diversifient leur offre au détriment des modèles à motorisation thermique conventionnelle et proposent un éventail croissant de véhicules à zéro ou faibles émissions, incluant des modèles 100 % électriques, mais aussi des véhicules hybrides rechargeables et non rechargeables.

Les véhicules hybrides non rechargeables, qui ne sont pas considérés comme des véhicules électriques, ne contribuent pas directement à l'atteinte des objectifs d'électrification du parc automobile fixés dans le cadre du PNEC. Ils participent toutefois à la réduction des émissions de CO₂ du secteur des transports à court terme.

S'agissant des véhicules hybrides rechargeables, ceux-ci sont, au niveau européen comme au Luxembourg, comptabilisés parmi les véhicules électrifiés et contribuent ainsi à l'atteinte des objectifs d'électrification du parc automobile du PNEC. Néanmoins, le Gouvernement privilégie une transition



directe vers des véhicules à zéro émission, raison pour laquelle, depuis 2022, seuls ces véhicules sont éligibles au dispositif « Klimabonus Mobilité ».

3. Face à la forte progression des véhicules hybrides parmi les nouvelles immatriculations, le Gouvernement entend-il prendre des mesures afin de s'assurer que cette évolution ne freine pas la transition vers des véhicules 100% électriques ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Convaincu de la nécessité d'un soutien continu et renforcé de l'électromobilité à tous les niveaux, acquisition de véhicules et infrastructure de charge, le gouvernement a récemment déposé un projet de loi visant à prolonger le régime d'aides financières « Klimabonus Mobilité » de quatre années supplémentaires. À titre de rappel, depuis 2022, ces aides sont réservées aux véhicules à zéro émission, les véhicules hybrides rechargeables n'étant plus éligibles.

En complément du système d'attribution classique des aides financières, des modalités de préfinancement 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.

4. Étant donné que le Gouvernement considère le régime de l'avantage en nature comme un levier important pour accélérer la transition vers la mobilité électrique, Monsieur le Ministre estime-t-il qu'il importe de maintenir l'exclusion des voitures hybrides rechargeables de ce régime ?

Le régime de l'avantage en nature applicable aux voitures de société constitue un instrument fiscal destiné à orienter les choix de mobilité vers des motorisations à faibles ou à zéro émission. Dans ce contexte, il convient de souligner que, dans le cadre de la réforme applicable à partir de 2025, les véhicules hybrides rechargeables tout comme les véhicules thermiques et les véhicules hybrides sont soumis à un taux d'avantage en nature de 2 %.

Au vu du recul des nouvelles immatriculations de véhicules électriques de société, tel qu'exposé dans la réponse à la question n°1, et compte tenu de l'expiration en fin d'année des taux fiscaux avantageux pour le calcul de l'avantage en nature de tels véhicules, le Gouvernement analyse actuellement d'éventuelles adaptations du régime en place afin de garantir que les voitures de société contribuent pleinement à l'atteinte des objectifs du PNEC en matière d'électrification du parc automobile.

5. Au vu de la stagnation observée sur le marché de l'électromobilité au Luxembourg et de la confirmation de l'objectif de 49 % à l'horizon 2030, quelles mesures supplémentaires Monsieur le Ministre entend-il mettre en œuvre afin de renforcer la mobilité électrique au Luxembourg, au-delà des dispositifs actuellement en vigueur et des mesures d'ores et déjà annoncées ?

L'ensemble des mesures visant la promotion de l'électromobilité est repris au niveau du PNEC.

6. Monsieur le Ministre dispose-t-il d'estimations chiffrées permettant d'évaluer l'impact attendu de chacune des mesures existantes et planifiées sur la part des véhicules électriques dans le parc automobile à l'horizon 2030 et, le cas échéant, quelle contribution relative chacune d'entre elles est-elle censée apporter à l'atteinte de l'objectif de 49 % fixé par le PNEC ?

Il est fait référence aux projections reprises au niveau du PNEC. L'impact de chacune des nombreuses mesures à titre individuel n'est pas quantifiable.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et de la Biodiversité

Luxembourg, le 27 avril 2026
(s.) Serge Wilmes
Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité