

Luxembourg, le 29 septembre 2026

Objet : Projet de loi n°8803¹ relative au régime d'aides pour le leasing social de véhicules routiers à zéro émission de CO₂ et modifiant la loi du [...] relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO₂. (7225VAN)

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

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'instaurer, à compter du 1^{er} janvier 2027, un régime d'aides financières destiné à faciliter l'accès des ménages vulnérables à des véhicules électriques neufs ou d'occasion dans le cadre d'un contrat de leasing.

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

En bref

- La Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction du leasing social automobile, qui complète utilement le régime « Klimabonus Mobilité » en facilitant l'accès des ménages vulnérables à la mobilité électrique.
- Elle salue également le choix de s'appuyer sur le Complément vie chère comme critère d'éligibilité.
- Elle accueille très favorablement le recours à un mécanisme de préfinancement reposant sur le demandeur intermédiaire.
- Elle estime toutefois indispensable de sécuriser davantage la position du demandeur intermédiaire. Celui-ci ne saurait supporter les conséquences financières d'un refus, d'un retrait ou d'une restitution de l'aide résultant d'informations erronées fournies par le bénéficiaire ou de circonstances qui ne lui sont pas imputables.
- Elle réitère ses réserves concernant le seuil de consommation fixé à 160 Wh/km, ce seuil étant susceptible de réduire sensiblement l'offre de véhicules éligibles.
- Concernant les véhicules d'occasion, la Chambre de Commerce invite les auteurs du Projet à confirmer explicitement que les véhicules issus de flottes de leasing ou de location longue durée peuvent être intégrés au dispositif.
- Elle invite les auteurs du Projet à clarifier les conséquences d'une résiliation anticipée du contrat, notamment en cas d'impayés ou d'insolvabilité du bénéficiaire, la portée de la règle de non-cumul des aides, le traitement TVA de la réduction des loyers ainsi que plusieurs modalités opérationnelles du contrat de leasing.
- Enfin, la Chambre de Commerce souligne la nécessité de rendre pleinement opérationnelles la plateforme électronique, les procédures de validation et les modalités de remboursement suffisamment en amont de l'entrée en vigueur du dispositif au 1^{er} janvier 2027.
- La Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en considération de ses observations.

Contexte

La transition vers la mobilité électrique et l'accès des ménages vulnérables

L'électrification du parc automobile constitue un levier important pour atteindre les objectifs climatiques du Luxembourg. Dans son avis du 5 mai 2026 relatif au projet de loi n°8725², la Chambre de Commerce relevait cependant que la part des voitures électriques dans les nouvelles immatriculations avait stagné autour de 27% en 2024 et en 2025, alors que les objectifs du PNEC supposent une progression continue et significative. Elle soulignait par conséquent la nécessité de disposer d'un régime d'aides stable et prévisible permettant d'accompagner cette transition.

À côté de cette problématique générale se pose celle de l'accessibilité de la mobilité électrique pour les ménages aux ressources les plus limitées. Le coût encore élevé des véhicules électriques peut constituer pour ceux-ci une barrière à l'entrée particulièrement importante.

Le Projet entend répondre à cette difficulté en introduisant un leasing social réservé aux personnes faisant partie d'une communauté domestique bénéficiaire du complément vie chère (« CVC ») pendant l'année de conclusion du contrat de leasing ou l'année précédente. À titre transitoire, les demandeurs appartenant à une communauté domestique bénéficiaire de la prime énergie en 2026 pourront également bénéficier du régime pour les demandes introduites en 2027.

Le mécanisme proposé

Le Projet repose sur un mécanisme de préfinancement selon lequel une société de leasing inscrite au registre tenu par l'Administration de l'environnement intervient en qualité de « demandeur intermédiaire » et introduit la demande d'aide pour le compte du bénéficiaire. L'aide, fixée à 10.800 euros pour un véhicule électrique neuf et à 4.500 euros pour un véhicule électrique d'occasion, est intégralement répercutée sur les loyers dus par le bénéficiaire. Le contrat doit avoir une durée de trente-six mois et comprendre un ensemble de prestations obligatoires liées notamment à l'entretien, aux pneumatiques, aux assurances et aux taxes.

L'aide est limitée à un contrat de leasing par communauté domestique. Une nouvelle aide peut être accordée à l'expiration de la durée du contrat.

Considérations générales

Concernant le principe du leasing social et le recours au préfinancement

La Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction d'un mécanisme de leasing social visant à rendre la mobilité électrique accessible à des ménages pour lesquels le coût d'un véhicule électrique demeure particulièrement difficile à supporter.

Elle salue également le choix de s'appuyer sur le CVC comme critère d'éligibilité. Le recours à un critère social existant permet d'éviter la création d'un nouveau mécanisme autonome d'évaluation des ressources et contribue ainsi à limiter la complexité administrative.

La Chambre de Commerce accueille surtout très favorablement le recours à un mécanisme de préfinancement reposant sur le demandeur intermédiaire.

Elle rappelle qu'elle avait expressément salué, dans son avis relatif au projet de loi n°8725, l'introduction du préfinancement dans le cadre du « Klimabonus Mobilité », considérant que celui-

² [Lien vers l'avis 7118VAN](#)

ci répondait à une demande ancienne de simplification administrative et facilitait concrètement l'accès des particuliers aux aides. Elle avait également insisté sur l'intérêt d'une procédure électronique à destination des acteurs professionnels.

Le mécanisme proposé par le présent Projet s'inscrit pleinement dans cette logique. Il présente même un intérêt particulier dans le cadre du leasing social, le public visé disposant par définition de capacités financières plus limitées.

La Chambre de Commerce souligne néanmoins que la réussite du dispositif dépendra de la capacité à ne pas transférer sur les sociétés de leasing des risques administratifs ou financiers résultant de circonstances sur lesquelles elles n'ont aucune maîtrise.

Concernant la responsabilité du demandeur intermédiaire

La Chambre de Commerce avait insisté, dans son avis relatif au projet de loi n°8725, sur la nécessité de clarifier le régime de responsabilité du demandeur intermédiaire.

Elle avait notamment estimé que celui-ci ne saurait être tenu responsable d'informations erronées fournies par le client, du non-respect ultérieur des conditions par le bénéficiaire final ou de tout autre élément entraînant une révocation de l'aide sans être imputable à l'intermédiaire. Elle avait en conséquence demandé qu'en cas d'octroi indu, la procédure de restitution soit dirigée vers le bénéficiaire final et non vers l'entreprise ayant simplement introduit la demande.

La Chambre de Commerce réitère cette demande dans le cadre du présent Projet.

Ce principe revêt même une importance renforcée dans le cadre du leasing social, puisque le demandeur intermédiaire demeure propriétaire du véhicule et supporte, pendant trente-six mois, les risques économiques attachés au contrat.

La Chambre de Commerce estime dès lors que la loi devrait établir clairement que la responsabilité du demandeur intermédiaire ne peut être engagée que lorsqu'un manquement aux obligations lui incombant lui est effectivement imputable, notamment en cas de déclaration sciemment fausse ou incomplète.

À l'inverse, lorsqu'un retrait ou une restitution de l'aide trouve son origine dans les informations fournies par le bénéficiaire, dans son comportement ou dans une circonstance qui échappe au contrôle du demandeur intermédiaire, celui-ci ne devrait pas avoir à supporter la charge financière correspondante.

Une telle clarification paraît indispensable pour éviter que les opérateurs ne soient incités à intégrer une prime de risque dans le prix du produit ou, plus radicalement, à renoncer à participer au dispositif.

Concernant la vérification préalable de l'éligibilité du bénéficiaire

L'article 3 du Projet subordonne l'octroi de l'aide à l'appartenance du demandeur à une communauté domestique bénéficiaire du CVC pendant l'année de conclusion du contrat ou l'année précédente. L'article 7 permet à l'Administration de l'environnement d'accéder, pour effectuer cette vérification, aux données détenues notamment par le Fonds national de solidarité.

La Chambre de Commerce constate toutefois que le Projet ne précise pas de quelle manière le demandeur intermédiaire pourra, avant de conclure le contrat et d'immatriculer le véhicule, disposer d'une confirmation suffisamment certaine de l'éligibilité de son client.

Cette question est d'autant plus importante que la demande d'aide n'est, en vertu de l'article 5, introduite qu'après l'immatriculation du véhicule. Le demandeur intermédiaire aura donc déjà conclu le contrat et livré le véhicule lorsque l'aide sera formellement sollicitée. Une simple vérification *a posteriori* de l'éligibilité ferait ainsi peser sur le loueur le risque d'un refus de l'aide pour des raisons indépendantes de sa volonté.

La Chambre de Commerce préconise dès lors la mise en place d'une procédure de validation préalable permettant au demandeur intermédiaire d'obtenir, avant la conclusion définitive du contrat et l'immatriculation du véhicule, une confirmation officielle et nominative de l'éligibilité du bénéficiaire, sans toutefois donner les détails sur les motifs de cette éligibilité.

Une telle organisation permettrait de concilier les besoins opérationnels des loueurs avec les exigences de protection des données à caractère personnel.

Concernant la prévention des demandes multiples

L'article 3, paragraphe 3, du Projet prévoit qu'une seule aide financière peut être accordée simultanément par communauté domestique.

La Chambre de Commerce comprend pleinement cette limitation, qui est cohérente avec l'objectif social et ciblé du dispositif. Elle relève toutefois que le Projet n'organise pas explicitement la manière dont seront évitées plusieurs demandes simultanées introduites par différents membres d'une même communauté domestique auprès de sociétés de leasing différentes.

Il serait ainsi possible que deux membres d'une même communauté domestique engagent parallèlement des démarches auprès de deux sociétés de leasing. Chacun des opérateurs pourrait avoir vérifié l'éligibilité du client, conclu le contrat et immatriculé le véhicule avant de découvrir que l'aide a déjà été mobilisée dans le cadre d'un autre contrat. Ce risque est d'autant plus important que la demande formelle n'intervient qu'après l'immatriculation du véhicule.

La Chambre de Commerce estime par conséquent que la validation préalable recommandée ci-dessus devrait être associée à un mécanisme de réservation de l'aide : dès qu'un demandeur intermédiaire obtient la validation d'une communauté domestique et réserve l'aide correspondante, cette information devrait temporairement empêcher l'introduction d'une demande concurrente par un autre opérateur.

Il conviendrait parallèlement de prévoir la libération automatique de cette réservation lorsque le contrat n'est finalement pas conclu dans un délai déterminé, afin de ne pas empêcher durablement la communauté domestique concernée de bénéficier du dispositif.

Concernant les délais de décision et de remboursement

La Chambre de Commerce relève que le Projet prévoit un délai pouvant atteindre trente jours ouvrables pour la décision d'octroi de l'aide. Elle rappelle que, dans son avis relatif au projet de loi n°8725, elle considérait déjà comme potentiellement trop long un délai de quinze jours ouvrables pour la décision, auquel pouvaient s'ajouter quinze jours pour le paiement, dès lors que l'intermédiaire avait déjà avancé le montant de l'aide. Elle avait suggéré soit une réduction substantielle de ces délais, soit la mise en place d'un mécanisme d'accord automatique. Cette observation vaut *a fortiori* pour le présent Projet.

La Chambre de Commerce salue certes le principe selon lequel le silence du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions à l'expiration des trente jours ouvrables vaut acceptation. Elle

considère néanmoins que, si une validation préalable est mise en œuvre, l'instruction définitive devrait pouvoir être largement automatisée et intervenir dans un délai sensiblement plus court.

Elle constate en outre que le Projet ne fixe pas explicitement le délai dans lequel l'aide est versée au demandeur intermédiaire après son octroi. La Chambre de Commerce invite par conséquent les auteurs du Projet à prévoir un délai de paiement court et clairement déterminé.

Concernant le registre des demandeurs intermédiaires

Le Projet prévoit la création d'un registre public des entreprises autorisées à intervenir en qualité de demandeurs intermédiaires et organise un système de suspension ou de radiation en cas de manquement. La Chambre de Commerce accueille favorablement ce mécanisme, dans la continuité de la position qu'elle avait exprimée concernant le registre prévu par le projet de loi n°8725.

Elle avait alors considéré que la publication du registre permettait aux consommateurs de vérifier aisément que l'entreprise auprès de laquelle ils s'adressent est habilitée à mettre en œuvre le préfinancement et avait approuvé la graduation des sanctions permettant de distinguer les manquements répétés de la fraude intentionnelle. Ces mêmes considérations valent pour le présent Projet.

Concernant le critère de consommation de 160 Wh/km

Le Projet réserve en principe l'aide aux véhicules dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 Wh/km, sauf pour les véhicules comportant au moins sept places lorsque le demandeur appartient à une communauté domestique composée d'au moins cinq personnes. La Chambre de Commerce constate que ce seuil correspond à celui ouvrant droit au montant maximal du « Klimabonus Mobilité ».

Elle rappelle toutefois qu'elle a déjà exprimé des réserves concernant son caractère restrictif. Dans son avis relatif au projet de loi n°8725, elle relevait que ce plafond excluait un certain nombre de berlines familiales ou de SUV compacts électriques constituant pourtant des alternatives crédibles aux véhicules thermiques, et suggérait soit une révision du seuil, soit un mécanisme d'adaptation tenant compte des évolutions technologiques.

Cette problématique prend une dimension particulière dans le cadre du leasing social. L'objectif du dispositif étant précisément de permettre à des ménages vulnérables de disposer d'un véhicule répondant à leurs besoins quotidiens, il convient de veiller à ce que le critère retenu n'aboutisse pas à restreindre excessivement l'offre effectivement disponible, en particulier sur le marché de l'occasion.

La Chambre de Commerce réitère par ailleurs sa suggestion de prévoir une dérogation pour les communautés domestiques composées d'un parent seul et de trois enfants mineurs, qui peuvent être confrontées à des contraintes de mobilité similaires à celles d'une famille de cinq personnes sans pour autant satisfaire au critère actuellement prévu.

Elle invite les auteurs du Projet à suivre régulièrement le nombre et la diversité des modèles effectivement proposés dans le cadre du leasing social afin de s'assurer que le seuil de 160 Wh/km ne constitue pas un frein au déploiement du dispositif.

Enfin, la Chambre de Commerce rappelle la position exprimée dans son avis relatif au projet de loi n°8725 concernant l'introduction de critères d'éligibilité liés à l'origine de production des véhicules et de leurs composants. Elle partage les préoccupations des industriels européens et

luxembourgeois, qu'ils soient constructeurs ou équipementiers, qui 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.

Concernant les véhicules d'occasion

La Chambre de Commerce accueille favorablement la possibilité de bénéficier du leasing social pour des véhicules électriques d'occasion âgés d'au moins trois ans. Cette disposition est particulièrement pertinente pour un régime à finalité sociale.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce invite les auteurs du Projet à confirmer explicitement que les véhicules issus de flottes de leasing ou de location longue durée peuvent être intégrés au dispositif dès lors qu'ils remplissent les conditions d'âge, d'immatriculation et les autres critères d'éligibilité prévus par le Projet.

Concernant le non-cumul et la succession des aides

L'article 9 du Projet prévoit que l'aide au leasing social et les aides prévues par le « Klimabonus Mobilité » ou par certaines dispositions de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ne sont pas cumulables pour un même véhicule. Le commentaire des articles précise qu'un véhicule ayant bénéficié d'une aide en tant que véhicule neuf sous un autre régime pourrait ultérieurement bénéficier d'une aide dans le cadre du leasing social en qualité de véhicule d'occasion.

Elle comprend que les auteurs du Projet entendent ainsi distinguer le cumul simultané d'aides pour une même opération d'une succession d'aides correspondant à plusieurs cycles d'utilisation du véhicule.

Une telle approche peut contribuer au développement du marché de l'occasion et s'inscrit, dans son principe, dans la logique du régime général, qui prévoit déjà qu'un véhicule ayant bénéficié d'une aide à l'état neuf puisse ultérieurement faire l'objet d'une aide au titre du marché de l'occasion.

La Chambre de Commerce estime néanmoins indispensable que cette distinction soit explicitée afin d'assurer une application uniforme du régime. Il conviendrait notamment de préciser si :

- un véhicule ayant bénéficié, pendant ses premières années d'utilisation, d'un « Klimabonus Mobilité » de 3.000 ou 6.000 euros peut, une fois devenu un véhicule d'occasion au sens du Projet, bénéficier de l'aide de 4.500 euros dans le cadre du leasing social ;
- un véhicule ayant bénéficié de l'aide de 10.800 euros dans le cadre d'un premier contrat de leasing social peut, après l'achèvement de celui-ci et une fois les conditions d'âge réunies, faire l'objet d'un nouveau contrat de leasing social ouvrant droit à l'aide de 4.500 euros ;
- et selon quelles modalités l'Administration garantira que l'aide de 4.500 euros applicable aux véhicules d'occasion n'est effectivement octroyée qu'une seule fois pour un même véhicule.

La Chambre de Commerce relève que l'Administration de l'Environnement dispose, en vertu de l'article 7, d'un accès aux données relatives aux propriétaires historiques des véhicules ainsi

qu'aux aides précédemment accordées. Elle invite les auteurs du Projet à mettre ces données à profit dans le cadre d'un contrôle automatisé préalable, de manière à ce que le demandeur intermédiaire puisse connaître l'éligibilité du véhicule avant de conclure l'opération.

Concernant les conséquences d'une résiliation anticipée du contrat

L'article 8 du Projet prévoit qu'en cas de fin du contrat de leasing avant son terme, l'aide est restituée au prorata des mois restant à courir. La seule exception expressément prévue concerne le cas dans lequel le véhicule est déclaré économiquement irréparable à la suite d'un sinistre.

La Chambre de Commerce considère que cette disposition mérite d'être précisée au regard des différentes causes susceptibles d'entraîner une résiliation anticipée.

Une résiliation peut notamment résulter de l'incapacité du bénéficiaire à honorer ses loyers. Dans une telle hypothèse, la société de leasing pourrait être confrontée simultanément à des loyers impayés, à l'obligation de restituer à l'État une partie de l'aide ainsi qu'à une perte lors de la remise sur le marché du véhicule lorsque sa valeur de marché est inférieure à sa valeur comptable résiduelle. Le risque est d'autant plus important en cas d'insolvabilité du bénéficiaire, puisqu'il pourrait être impossible pour le loueur de récupérer auprès de celui-ci tout ou partie des montants correspondants.

Une telle situation serait difficilement conciliable avec le principe, déjà défendu ci-dessous, selon lequel l'intermédiaire ne devrait pas supporter les conséquences d'un événement qui ne lui est pas imputable.

La Chambre de Commerce invite dès lors les auteurs du Projet à préciser explicitement si l'obligation de restitution de l'aide demeure applicable lorsque la fin anticipée du contrat résulte de la défaillance ou de l'insolvabilité du bénéficiaire et, dans l'affirmative, selon quelles modalités le risque financier supporté par le demandeur intermédiaire pourra être limité.

Concernant le traitement TVA de la réduction des loyers

Le Projet prévoit que l'aide financière est intégralement transférée au bénéficiaire par le demandeur intermédiaire au moyen d'une réduction du montant des loyers dus. La Chambre de Commerce invite les auteurs à préciser explicitement le traitement de cette réduction au regard de la taxe sur la valeur ajoutée. Il convient notamment de déterminer de manière non équivoque l'incidence de l'aide sur la base imposable des loyers ainsi que sur la facturation effectuée par le demandeur intermédiaire. Une telle clarification apparaît indispensable afin d'éviter des traitements divergents entre opérateurs et de permettre aux sociétés de leasing d'adapter leurs systèmes de facturation en temps utile avant l'entrée en vigueur du régime.

Concernant la mise en œuvre opérationnelle du dispositif

La Chambre de Commerce rappelle qu'elle avait salué, dans son avis relatif au projet de loi n°8725, le recours à une plateforme gouvernementale permettant aux acteurs professionnels d'introduire leurs demandes de manière électronique. Elle estime indispensable que le leasing social repose également sur une procédure entièrement numérique, simple et aussi automatisée que possible.

Idéalement, celle-ci devrait permettre :

- la vérification préalable de l'éligibilité de la communauté domestique ;
- la réservation temporaire de l'aide ;

- la vérification de l'éligibilité du véhicule et de l'historique des aides dont celui-ci a éventuellement déjà bénéficié ;
- l'introduction de la demande définitive après l'immatriculation ;
- le suivi par le demandeur intermédiaire du statut du dossier ;
- ainsi que le paiement rapide de l'aide après son octroi.

Concernant la fiche financière

Selon la fiche financière annexée au Projet, environ 7.800 ménages devraient bénéficier du régime sur la période 2027-2032, dont 6.800 au titre d'un véhicule neuf et 1.000 au titre d'un véhicule d'occasion. Le coût budgétaire total y est évalué à 77,94 millions d'euros, dont 58,455 millions d'euros seraient financés par le Fonds social pour le climat et 19,485 millions d'euros par le Fonds climat et énergie.

La Chambre de Commerce constate toutefois que l'exposé des motifs mentionne un coût total estimé à 78,3 millions d'euros sur la même période. Elle invite dès lors les auteurs du Projet à harmoniser ces montants.

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en considération de ses observations.

VAN/NSA