



Exposé des motifs

Le réchauffement climatique constitue l'un des défis les plus importants de notre époque. Au Luxembourg, les objectifs climatiques à l'horizon 2030, tels que définis dans le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) mis à jour en juillet 2024, sont particulièrement ambitieux : réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 2005, porter la part des énergies renouvelables à 37 % et améliorer l'efficacité énergétique de 42 %. Dans ce contexte, le secteur des transports représente l'une des sources d'émissions de gaz à effet de serre les plus importantes du pays, avec plus d'un tiers des GES nationales. L'électrification du parc automobile constitue dès lors un levier important pour contribuer à l'atteinte des objectifs, conformément au cadre fixé par la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

L'accès aux véhicules électriques demeure toutefois limité par leur coût d'acquisition encore élevé, qui constitue un obstacle important pour les ménages disposant de ressources limitées. Le contexte géopolitique récent a par ailleurs confirmé la vulnérabilité des ménages aux fluctuations des prix des carburants fossiles, une tendance appelée à s'accroître avec l'entrée en vigueur du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne applicable notamment au transport routier (SEQE-UE 2 ou ETS 2) à partir de 2028. Faciliter l'accès des ménages vulnérables aux véhicules électriques représente dès lors une mesure à la fois climatique et sociale, permettant de réduire leur dépendance aux énergies fossiles tout en levant les principaux obstacles financiers à cette transition.

C'est dans ce double contexte climatique et social que s'inscrit le présent projet de loi, qui constitue une mesure de mise en œuvre d'une transition juste visant à concilier les objectifs climatiques du Luxembourg avec la protection des ménages vulnérables. Sur le plan européen, le Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat (FSC) pose précisément le cadre d'une telle approche, en prévoyant un soutien spécifique aux ménages vulnérables dans le cadre de la transition vers une mobilité à zéro émission. Le plan social pour le climat (PSC) luxembourgeois, adopté en mars 2026 dans le cadre de ce règlement, et le PNEC mis à jour en juillet 2024 identifient tous deux la mobilité des ménages vulnérables comme un axe prioritaire. Cette orientation a été expressément confirmée dans le cadre de l'Accord Tripartite du 8 juin 2026, dit « Resilienzpak 2026 », conclu entre le Gouvernement, l'Union des entreprises luxembourgeoises, l'Union des syndicats OGBL-LCGB, la Confédération générale de la fonction publique et la Chambre d'Agriculture, qui retient le leasing social automobile comme mesure 16 du Pilier III visant à promouvoir la transition énergétique. Le présent projet de loi met ainsi en œuvre un engagement pris dans le cadre de l'accord tripartite, d'introduire le leasing social automobile dès le 1^{er} janvier 2027.

Il instaure un régime d'aides financières pour le leasing de voitures automobiles à personnes électriques neuves ou d'occasion, spécifiquement destiné aux demandeurs faisant partie d'une communauté domestique bénéficiaire du complément vie chère (CVC). Ce régime d'aides repose sur un mécanisme de préfinancement selon lequel la demande est introduite par le demandeur intermédiaire (société de leasing inscrite au registre tenu par l'Administration de l'environnement)



pour le compte du demandeur, l'aide financière étant intégralement répercutée sur les loyers dus par ce dernier. Le recours au leasing permet de réduire les loyers dus grâce à la répercussion intégrale de l'aide financière. Aucun apport financier initial n'est exigé par la présente loi, sans préjudice de la possibilité pour le demandeur d'en verser un volontairement afin de réduire le montant des loyers. Le financement du dispositif est assuré conjointement par le FSC, à hauteur de 75 %, et par le Fonds climat et énergie (FCE), en application de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, à hauteur de 25 %, pour un coût total actuellement estimé à 78,3 millions d'euros sur la période 2027-2032.

Le choix du CVC comme critère d'éligibilité s'explique par la volonté de s'appuyer sur un dispositif social existant, reposant sur des critères objectifs et vérifiables, afin d'assurer un ciblage cohérent des ménages vulnérables sans créer un nouveau mécanisme d'éligibilité. Le CVC, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2027 en fusionnant plusieurs aides sociales existantes, constitue un critère objectif, vérifiable par l'Administration de l'environnement via l'accès aux données du Fonds national de solidarité, et aligné sur la définition des ménages vulnérables retenue dans le cadre du FSC. Selon les estimations actuelles, environ 7 800 communautés domestiques pourraient participer au dispositif sur l'ensemble de la période 2027-2032. Chaque communauté domestique ne peut bénéficier que d'une seule aide financière simultanément au titre du présent régime afin de garantir que l'aide bénéficie effectivement aux ménages qui en ont le plus besoin et d'éviter tout effet d'aubaine, compte tenu de l'objectif social poursuivi. À la fin de la durée de 36 mois du contrat de leasing une nouvelle demande d'aide peut être introduite.

Afin d'assurer la continuité du régime dès son lancement et de permettre aux communautés domestiques d'introduire une demande avant la distribution effective des premiers certificats CVC, une disposition transitoire prévoit que les demandeurs faisant partie d'une communauté domestique bénéficiaire d'une prime énergie pour l'année 2026 sont également éligibles entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2027.

Le recours au leasing opérationnel plutôt qu'à l'achat direct a été retenu pour plusieurs raisons. D'une part, il permet d'éviter tout apport financier initial de la part du demandeur, l'aide étant intégralement déduite des loyers dus, ce qui garantit l'accessibilité du dispositif aux ménages vulnérables disposant de peu ou pas d'épargne disponible. D'autre part, le leasing inclut un ensemble de services et de frais liés à l'utilisation du véhicule - révision périodique, réparations et remplacements résultants de l'usure normale, réparations et remplacements des pneumatiques résultants de l'usure normale, assurance responsabilité civile et dommages matériels, taxes et frais d'immatriculation, gestion administrative du contrat ainsi qu'une prise en charge minimale de certains dommages constatés lors de la restitution - ce qui offre au demandeur une meilleure prévisibilité des coûts liés à l'utilisation du véhicule. Le leasing opérationnel présente par ailleurs l'avantage de permettre une rotation du parc, le véhicule pouvant, en cas de fin anticipée du contrat, faire l'objet d'un nouveau contrat de leasing pour la durée restant à courir.

La durée du contrat de leasing a été fixée à trente-six mois en vue de réduire le montant des loyers tout en garantissant une utilisation effective du véhicule sur une période suffisamment longue pour atteindre les objectifs de décarbonation visés. Cette durée permet également à concilier un niveau de



loyer réduit avec une durée contractuelle limitée. Le critère de consommation d'énergie électrique limité à 160 Wh/km vise à restreindre le dispositif aux véhicules de gabarit standard, tout en permettant l'accès à une gamme suffisamment large de modèles disponibles sur le marché luxembourgeois. La limite de consommation ne s'applique pas aux véhicules comportant au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, lorsque le demandeur fait partie d'une communauté domestique composée d'au moins cinq personnes.

Les montants de l'aide financière sont fixés à 10 800 euros pour un véhicule automoteur électrique neuf et à 4 500 euros pour un véhicule automoteur électrique d'occasion. Ces montants ont été déterminés afin de rendre le coût résiduel du leasing compatible avec les capacités financières des communautés domestiques bénéficiaires du CVC, tout en tenant compte des loyers commerciaux pratiqués sur le marché luxembourgeois du leasing de véhicules électriques ainsi que des contraintes budgétaires liées au financement par le FSC. Afin d'éviter le cumul de plusieurs aides publiques pour un même véhicule, les aides prévues par le présent régime ne sont pas cumulables avec celles prévues par les articles 15-1 et 15-4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et celles prévues par le projet de loi n° 8725 (le nouveau régime « Klimabonus Mobilité »).

L'institution d'un registre des demandeurs intermédiaires géré par l'Administration de l'environnement vise à garantir que seules des entreprises répondant à des critères définis participent au dispositif, en leur imposant des obligations de transparence, notamment l'obligation de mentionner explicitement dans chaque contrat le montant du loyer, le kilométrage annuel convenu, le coût des kilomètres supplémentaires ainsi que les assurances et services inclus dans le prix du loyer.

Ce mécanisme de contrôle *ex ante* est complété par un contrôle *ex post* permettant à l'Administration de l'environnement de vérifier, dans un délai de cinq ans suivant l'octroi de l'aide, la véracité des informations fournies à l'appui des demandes, et de procéder au retrait de l'aide. En cas de fin anticipée du contrat de leasing, le ministre procède au retrait de l'aide au prorata des mois restant à courir, sauf lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable à la suite d'un sinistre.

Le présent projet de loi s'inscrit dans la mise en œuvre d'une transition juste au Luxembourg, en poursuivant un double objectif à la fois climatique et social. Il contribue ainsi à accélérer la décarbonation du secteur des transports en favorisant l'adoption de véhicules électriques et l'électrification progressive du parc automobile, et facilite l'accès des ménages vulnérables à une mobilité électrique à un coût abordable. En améliorant l'accès à un moyen de transport adapté à leurs besoins quotidiens, il est susceptible de faciliter l'accès à l'emploi, aux services essentiels et, plus largement, l'inclusion sociale des ménages bénéficiaires du CVC. Le dispositif est également susceptible de produire un effet positif en matière d'égalité entre femmes et hommes, dès lors que les communautés domestiques bénéficiaires du CVC étant statistiquement plus souvent composées de femmes seules ou de familles monoparentales à revenus limités, pour lesquelles l'accès à un moyen de transport individuel revêt une importance particulière. Ce régime d'aides constitue donc un instrument concret de la transition juste, rendant la mobilité à zéro émission de CO₂ accessible aux ménages qui en ont le plus besoin.



Projet de loi 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

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

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 aux communautés domestiques bénéficiaires du complément vie chère pour le leasing d'un véhicule automoteur électrique neuf ou d'un véhicule automoteur électrique d'occasion.

(2) Les aides financières sont allouées lorsque la date de conclusion du contrat de leasing et la date d'introduction de la demande en obtention de l'aide se situent entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2032 inclus.

Art. 2. Définitions

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

1° « demandeur » : une personne physique qui souscrit à un contrat de leasing et pour le compte de laquelle est introduite une demande en obtention de l'aide visée par la présente loi ;

2° « communauté domestique » : une communauté domestique au sens de l'article 3 de la loi du [...] portant création d'un complément vie chère ;

3° « État membre » : un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, ou la Confédération helvétique ;

4° « demandeur intermédiaire » : une entreprise au sens de l'article 2, point 15°, 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 et inscrite au registre visé à l'article 6 ;

5° « véhicule automoteur électrique neuf » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 13°, de la loi du [...] relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro



émission de CO₂, qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Grand-Duché de Luxembourg, ni à l'étranger ;

6° « véhicule automoteur électrique d'occasion » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 13°, de la loi précitée du [...], qui a été uniquement immatriculé au Grand-Duché de Luxembourg et qui est âgé d'au minimum trois ans à la date de conclusion du contrat de leasing de ce véhicule ;

7° « consommation d'énergie électrique » : la consommation d'énergie électrique déterminée lors de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (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.

Art. 3. Conditions d'octroi

(1) L'aide financière est octroyée pour le leasing d'un véhicule automoteur électrique neuf ou d'un véhicule automoteur électrique d'occasion au demandeur faisant partie d'une communauté domestique :

1° bénéficiaire d'un complément vie chère au sens de la loi précitée du [...] pendant l'année de la conclusion du contrat de leasing ; ou

2° bénéficiaire d'un complément vie chère au sens de la loi précitée du [...] pendant l'année précédant la conclusion du contrat de leasing.

L'aide financière est octroyée, sur base de la catégorie du véhicule inscrite sur le certificat d'immatriculation, pour les voitures automobiles à personnes, sous réserve du respect des conditions suivantes :

1° la durée du contrat de leasing est de trente-six mois ;

2° les loyers incluent pour toute la durée du contrat de leasing au moins l'ensemble des frais relatifs :

a) aux entretiens périodiques du véhicule, tels que prévus par le constructeur ;

b) aux réparations et aux remplacements résultant de l'usure normale du véhicule en fonction du kilométrage convenu ;

c) à l'équipement, à la réparation et au remplacement des pneumatiques selon l'usure normale en fonction du kilométrage convenu et permettant l'utilisation du véhicule en toutes conditions météorologiques ;

d) à la taxe sur les véhicules routiers et à la taxe d'immatriculation du véhicule ;

e) aux primes d'une assurance couvrant les dommages au véhicule, y compris la perte totale et le vol, avec une franchise ne dépassant pas 2 pour cent de la valeur assurée du véhicule ;

f) aux primes d'une assurance de responsabilité civile au sens de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules ;

g) à la gestion administrative du contrat de leasing ;



3° les loyers incluent une prise en charge par le demandeur intermédiaire d'au moins 500 euros hors taxe sur la valeur ajoutée des dommages constatés lors de la restitution du véhicule à la fin du contrat de leasing ;

4° l'aide financière est transférée intégralement au demandeur par le demandeur intermédiaire, au moyen d'une réduction du montant des loyers dus ;

5° le véhicule est immatriculé au Grand-Duché de Luxembourg pendant la durée entière du contrat de leasing ;

6° la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 160 wattheures par kilomètre ;

7° le demandeur intermédiaire est inscrit en tant que propriétaire sur le certificat d'immatriculation du véhicule ;

8° le demandeur est inscrit en tant que titulaire sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

La condition visée à l'alinéa 2, point 6°, ne s'applique pas aux véhicules ayant au moins sept places assises, y compris celle du conducteur, à condition que le demandeur fasse partie d'une communauté domestique qui se compose d'au moins cinq personnes.

(2) L'aide financière est octroyée à condition que les contrats de leasing renseignent explicitement le demandeur sur :

1° les exigences visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1° à 4° ;

2° le prix du loyer ;

3° le kilométrage annuel convenu et le coût dû pour chaque kilomètre supplémentaire parcouru ;

4° l'ensemble des assurances et services inclus dans le prix du loyer.

(3) L'aide financière est limitée à un contrat de leasing par communauté domestique. À l'expiration de la durée du contrat de leasing, une nouvelle aide peut être accordée.

(4) Lorsque le contrat de leasing prend fin avant l'expiration de la période visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 1°, le véhicule concerné peut faire l'objet d'un nouveau contrat de leasing pour la durée restante de cette période. Le montant de l'aide financière pour ce véhicule s'élève au montant de l'aide financière visé à l'article 4 calculé au prorata de la durée du nouveau contrat de leasing. Cette aide financière peut être octroyée à condition que :

1° le nouveau demandeur réponde aux conditions visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} ;

2° les conditions visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 2° à 8°, et alinéa 3 soient remplies.

Art. 4. Montants

(1) Le montant de l'aide financière s'élève à :

1° 10 800 euros pour un véhicule automoteur électrique neuf ;



2° 4 500 euros pour un véhicule automoteur électrique d'occasion.

(2) L'aide financière pour un véhicule automoteur électrique d'occasion n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule.

Art. 5. Procédure d'attribution

(1) Les demandes en obtention des aides financières sont introduites après l'immatriculation du véhicule et au plus tard six mois après le début de la durée visée à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 1°, auprès de l'Administration de l'environnement par le demandeur intermédiaire pour le compte du demandeur.

(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 de trois mois est clôturé et la demande en obtention d'une aide financière est refusée. L'Administration de l'environnement informe le demandeur et le demandeur intermédiaire de la clôture du dossier ainsi que du refus de la demande.

(3) Dans les trente jours ouvrables suivant le dépôt de la demande, le ministre prend une décision, la notifie au demandeur intermédiaire et en informe le demandeur. En l'absence de réaction du ministre, la demande est réputée accordée.

(4) Les décisions visées au présent article sont susceptibles d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

Art. 6. Registre des demandeurs intermédiaires

(1) L'Administration de l'environnement gère et tient à jour un registre des demandeurs intermédiaires, ci-après « registre ». Le registre est publié sur un site internet accessible au public.

(2) Est admise au registre toute entreprise qui propose des contrats de leasing de véhicules automoteurs électriques à des personnes physiques et qui est titulaire d'une autorisation d'établissement conformément à l'article 1^{er} de la loi précitée du 2 septembre 2011 ou d'une autorisation équivalente d'un autre État membre.

N'est pas admise au registre :

1° une entreprise qui a fait l'objet d'une radiation en vertu du paragraphe 8 ;

2° une entreprise 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.



(3) La demande d'inscription d'une entreprise dans le registre se fait auprès de l'Administration de l'environnement. Les entreprises informent l'Administration de l'environnement de tout changement relatif à leur inscription.

(4) Dans les trente jours ouvrables suivant le dépôt de la demande, le ministre prend une décision et la notifie à l'entreprise.

(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 dans le registre est refusée. L'Administration de l'environnement informe l'entreprise du refus de la demande.

(6) Le ministre 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 demandées par l'Administration de l'environnement.

Dans les cas visés au présent paragraphe, les demandes visées à l'article 5, paragraphe 1^{er}, qui ont été déposées avant la décision de suspension par l'entreprise concernée sont traitées et finalisées.

(7) L'inscription d'une entreprise expire de plein droit à la date d'expiration de l'autorisation visée au paragraphe 2, alinéa 1^{er}.

(8) Le ministre radie définitivement du registre :

1° toute entreprise dont l'autorisation visée au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, a fait l'objet d'une révocation ou d'une annulation ;

2° 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° toute entreprise qui a sciemment fait une déclaration fausse ou incomplète ou a omis de communiquer une information en violation de l'article 5, en vue de recevoir le paiement d'un montant indu.

Dans les cas visés au présent paragraphe, les demandes visées à l'article 5, paragraphe 1^{er}, qui ont été déposées avant la décision de radiation par l'entreprise concernée sont d'office refusées.

(9) Les décisions visées au présent article sont susceptibles d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

Art. 7. Accès aux données

Dans le cadre de l'instruction des demandes visées aux articles 5 et 6 et des contrôles y relatifs visés à l'article 8, l'Administration de l'environnement peut accéder aux données :



1° du Registre national des personnes physiques relatives au nom, à la matricule, à l'adresse de résidence principale et à la composition de la communauté domestique du demandeur en vue de vérifier l'exactitude des données fournies ;

2° 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 automoteurs électriques concernés et les propriétaires historiques de ces derniers ;

3° du Fonds national de solidarité relatives aux bénéficiaires du complément vie chère ou de la prime énergie en vue de vérifier le respect de l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, et de l'article 11 ;

4° du Centre commun de la sécurité sociale relatives à la matricule de l'entreprise en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les entreprises ;

5° 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 en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les entreprises ;

6° du Registre du commerce et des sociétés relatives aux statuts, dirigeants et actionnaires de l'entreprise pour vérifier les conditions de la radiation du registre visées à l'article 6, paragraphes 2 et 8 ;

7° du Registre des bénéficiaires effectifs en vue de vérifier l'exactitude des données fournies par les entreprises et en vue de vérifier le respect de l'article 6, paragraphe 2 ;

8° 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 6, paragraphe 2, alinéa 1^{er} ;

9° de la base de données de l'Administration de l'environnement relatives aux aides accordées en vertu de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et de la loi précitée du [...] en vue de vérifier le respect de l'article 9.

Art. 8. Contrôle, restitution et retrait des aides financières

(1) L'Administration de l'environnement peut contrôler à tout instant, et au plus tard dans les cinq 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 demandeurs intermédiaires continuent à satisfaire aux conditions visées à l'article 6, paragraphe 2. 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 ministre procède au retrait de l'aide.

(2) Si le contrat de leasing prend fin avant l'expiration de la durée prévue au contrat de leasing, l'aide financière est restituée au prorata des mois restants de cette durée.

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 précitée du 16 avril 2003 à la suite d'un sinistre.

(3) Afin de contrôler les conditions visées à l'article 3, les demandeurs intermédiaires fournissent annuellement pour le 31 janvier à l'Administration de l'environnement un relevé de tous les contrats de leasing ayant bénéficié d'une aide financière au titre de la présente loi au cours de l'année précédente.

Art. 9. Non-cumul des aides

Les aides financières prévues par la présente loi, celles prévues par la loi précitée du [...] et celles prévues aux articles 15-1 et 15-4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ne sont pas cumulables pour un même véhicule automoteur électrique neuf ou un même véhicule automoteur électrique d'occasion.

Art. 10. Disposition modificative

La loi précitée du [...] est modifiée comme suit :

1° À l'article 1^{er}, le paragraphe 4 est complété par un alinéa 4 nouveau, libellé comme suit : « Les aides financières prévues par la présente loi et celles prévues par la loi du [...] relative au régime d'aides pour le leasing social de véhicules routiers à zéro émission de CO₂ ne sont pas cumulables pour un même véhicule automoteur électrique neuf ou un même véhicule automoteur électrique d'occasion. » ;

2° À l'article 9, paragraphe 2, les mots « d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie » sont remplacés par ceux de « d'un complément vie chère au sens de la loi du [...] portant création d'un complément vie chère » ;

3° À l'article 13, paragraphe 2, la première phrase est complétée par les mots « et en informe le demandeur par courrier ».

Art. 11. Disposition transitoire

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, pour les demandes en obtention de l'aide financière introduites pendant l'année 2027, l'aide financière est également octroyée au demandeur faisant partie d'une communauté domestique qui bénéficie d'une prime énergie pendant l'année 2026.



Art. 12. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi du [...] relative au régime d'aides pour le leasing social de véhicules routiers à zéro émission de CO₂ ».

Art. 13. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027.



Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}. Objet et champ d'application

L'article 1^{er} précise l'objet du présent projet de loi consistant à instaurer un régime d'aides financières en faveur du leasing social de véhicules automoteurs électriques neufs ou d'occasion. Il détermine le champ d'application du régime, les bénéficiaires ainsi que la période pendant laquelle le contrat de leasing doit être conclu et la demande d'aide introduite.

Ad art. 2. Définitions

L'article 2 reprend certaines définitions figurant déjà dans le projet de loi relatif au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO₂ (N° CE : 62.523 / N° dossier parl. : 8725) (points 3°, 5° et 6°).

La définition du terme « demandeur » sous le point 1° précise que le demandeur est la personne physique qui conclut le contrat de leasing et pour le compte de laquelle le demandeur intermédiaire introduit la demande d'aide.

La définition du terme « communauté domestique » sous le point 2° renvoie à l'article 3 du projet de loi portant création d'un complément vie chère (N° CE : 62.504 / N° dossier parl. : 8716). Ce renvoi permet d'assurer la cohérence entre le régime de leasing social et le régime du complément vie chère, sans reproduire dans le présent projet de loi une définition susceptible d'évoluer. La communauté domestique y est définie comme « toutes les personnes qui vivent dans le cadre d'un foyer commun, dont il faut admettre qu'elles disposent d'un budget commun et qui ne peuvent fournir les preuves matérielles qu'elles résident ailleurs ». Il convient de mentionner que les auteurs du projet de loi ont décidé de ne pas renvoyer directement à cet article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi du 28 juillet 2018 afin d'éviter des adaptations de la présente disposition en cas de modification ultérieure de la législation relative au complément vie chère.

La définition du terme « demandeur intermédiaire » sous le point 4° renvoie à l'article 2, point 15°, 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. Ce renvoi a pour objet de limiter l'exercice de la fonction du demandeur intermédiaire aux personnes physiques ou morales exerçant, à titre principal ou accessoire, une activité économique et prévoit en outre que les entreprises doivent être inscrites au registre visé à l'article 6 du présent projet de loi.

La définition du terme « consommation d'énergie électrique » sous le point 7° est identique à celle figurant à l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du projet de loi N° 8725. L'intégration de la définition à l'article 2 vise la simplification et l'intelligibilité du présent projet de loi.



Ad art. 3. Conditions d'octroi

L'article 3 définit les conditions d'éligibilité du régime d'aide du leasing social.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, précise les conditions relatives au complément vie chère en tant que condition d'éligibilité à la demande de l'aide financière. Le demandeur doit faire partie d'une communauté domestique bénéficiaire du complément vie chère soit pendant l'année de conclusion du contrat de leasing, soit pendant l'année précédant cette conclusion. La référence à la loi précitée vise le projet de loi portant création d'un complément vie chère (N° CE : 62.504 / N° dossier parl. : 8716).

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, fixe la durée exacte du contrat de leasing, les frais et prestations qui doivent au minimum être incluses dans les loyers, la prise en charge minimale de certains dommages lors de la restitution du véhicule ainsi que l'obligation de transférer intégralement l'aide financière au demandeur par une répercussion sur les loyers dus. Ces éléments sont essentiels pour assurer une meilleure prévisibilité des coûts liés au contrat de leasing et pour protéger le demandeur contre des situations de surendettement lié au leasing. La condition visée à la lettre c) du point 2° vise à permettre au preneur en leasing de se conformer aux exigences de l'article 160 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, sans avoir à supporter des coûts supplémentaires. L'énumération fixe les prestations minimales devant être incluses dans les loyers. Elle ne fait pas obstacle à ce que le demandeur intermédiaire propose d'autres services ou garanties, pour autant que ceux-ci soient clairement renseignés dans le contrat conformément au paragraphe 2.

De plus, le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, fixe, sous les points 5° à 8° les conditions relatives à l'immatriculation du véhicule, à sa consommation d'énergie électrique ainsi qu'à l'inscription du demandeur intermédiaire et du demandeur sur le certificat d'immatriculation. La limite de 160 wattheures par kilomètre pour les véhicules vise à restreindre le dispositif aux véhicules de gabarit standard, tout en permettant l'accès à une gamme suffisamment large de modèles disponibles sur le marché luxembourgeois. Cette limitation ne s'applique pas, conformément à l'alinéa 3 du même paragraphe, aux demandeurs faisant partie d'une communauté domestique qui se compose d'au moins cinq personnes à condition que le véhicule ait au moins sept places assises, y compris celle du conducteur.

Le paragraphe 2 impose que le contrat renseigne explicitement le demandeur sur les principales conditions du leasing, visées au paragraphe 1^{er}. Cette exigence vise à garantir la transparence contractuelle et à permettre au demandeur d'apprécier le coût réel du leasing. Le point 4° se réfère à des assurances ou services supplémentaires qui ne figurent pas dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, mais qui doivent figurer néanmoins de manière transparente dans le contrat de leasing. Le paragraphe 3 prévoit qu'une communauté domestique ne peut bénéficier que d'une seule aide financière au titre du présent projet de loi. Toutefois, une nouvelle demande peut être introduite à l'expiration du contrat de trente-six mois ou, dans le cas visé au paragraphe 4, à l'expiration de la durée restante du contrat initial. Il convient de préciser que le présent projet de loi n'interdit pas au demandeur de verser volontairement un apport financier initial sur ses fonds propres afin de réduire le montant des loyers dus. Un tel apport ne constitue toutefois pas une condition d'éligibilité à l'aide financière. Enfin, le



paragraphe 4 règle le cas dans lequel un contrat de leasing prend fin avant son terme. Le véhicule peut alors faire l'objet d'un nouveau contrat de leasing pour la durée restant à courir jusqu'au terme initial. Une nouvelle aide peut être accordée au prorata de cette durée, à condition que le nouveau demandeur et le véhicule satisfassent aux conditions énumérées par cette disposition

Ad art. 4. Montants pour les véhicules automoteurs électriques

L'article 4 fixe les montants des aides financières visées par le présent projet de loi. Il clarifie également que l'aide financière pour un véhicule automoteur électrique d'occasion n'est attribuée qu'une seule fois par véhicule. Une telle précision n'est pas nécessaire pour les véhicules automoteurs électriques neufs, dès lors que l'article 2, point 5°, définit ces derniers comme des véhicules qui n'ont pas encore été immatriculés, ni au Grand-Duché de Luxembourg, ni à l'étranger.

Ad art. 5. Procédure d'attribution

Cet article précise les modalités d'introduction des demandes en obtention de l'aide financière. Celles-ci sont introduites par le demandeur intermédiaire pour le compte du demandeur auprès de l'Administration de l'environnement, après l'immatriculation du véhicule et dans le délai prévu par le présent article.

L'article encadre également l'instruction des dossiers en permettant à l'Administration de solliciter les pièces justificatives nécessaires et en prévoyant la clôture des dossiers incomplets. Il fixe également les modalités temporelles applicables à la procédure de demande, notamment les délais de dépôt et de traitement des demandes. Enfin, il fixe les modalités de décision et de notification des aides financières et consacre le principe selon lequel l'absence de décision du ministre dans le délai imparti vaut acceptation de la demande.

Ad art. 6. Registre des demandeurs intermédiaires

L'article 6 institue un registre des demandeurs intermédiaires géré par l'Administration de l'environnement, accessible au public, dont le fonctionnement s'inspire du registre prévu pour le mécanisme de préfinancement instauré dans le cadre du projet de loi N° 8725.

Il définit les conditions d'inscription des entreprises proposant des contrats de leasing de véhicules automoteurs électriques, ainsi que la procédure applicable à leur admission au registre.

L'article précise également les obligations des entreprises inscrites et les pouvoirs de contrôle de l'Administration de l'environnement afin de garantir le respect des conditions prévues par la loi. Il fixe par ailleurs les modalités procédurales et temporelles applicables à l'inscription au registre, notamment les délais d'instruction des demandes et les conséquences du défaut de communication des pièces justificatives requises.

De plus, il détermine les cas de suspension, d'expiration et de radiation de l'inscription au registre ainsi que leurs effets sur les demandes en cours, tout en prévoyant les voies de recours ouvertes à l'encontre des décisions prises dans ce cadre.



Ad art. 7. Accès aux données

L'article 7 détermine les catégories de données auxquelles l'Administration de l'environnement peut accéder, les organismes auprès desquels ces données sont disponibles ainsi que les finalités poursuivies. Ces accès sont limités à l'instruction des demandes d'aide et d'inscription au registre, ainsi qu'aux contrôles prévus par le présent projet de loi.

Le projet de loi ne prévoit pas de durée spécifique de conservation pour ces données. Les données sont conservées conformément aux règles générales applicables à l'administration et pendant la durée nécessaire à l'accomplissement des finalités prévues par la loi.

Ad art. 8. Contrôle et restitution des aides financières

L'article 8 prévoit les dispositions relatives aux modalités de contrôle et de retrait des aides financières visées par le présent projet de loi.

Dans le cadre de ses missions de contrôle, l'Administration de l'environnement peut demander toute pièce justificative qu'elle juge nécessaire afin de vérifier le respect des conditions prévues par le présent projet de loi. À défaut de production de pièces demandées dans un délai d'un an à compter de la notification de la demande, le ministre procède au retrait de l'aide financière déjà accordée.

De plus, l'article indique les conséquences d'une fin anticipée du contrat de leasing en prévoyant la restitution de l'aide financière calculé au prorata des mois restant à courir jusqu'au terme initial du contrat de leasing. Aucune restitution n'est exigée lorsque le véhicule est déclaré économiquement irréparable par une entreprise d'assurance autorisée, à la suite d'un sinistre.

Le paragraphe 3 impose aux demandeurs intermédiaires de transmettre annuellement, pour le 31 janvier, un relevé des contrats de leasing ayant bénéficié de l'aide financière au cours de l'année précédente.

Ad art. 9. Non-cumul des aides

L'article 9 établit une règle de non-cumul des aides financières. Il prévoit que, pour un même véhicule automoteur électrique neuf ou un même véhicule automoteur électrique d'occasion, l'aide financière prévue par le présent projet de loi n'est pas cumulable avec les aides prévues par la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et le projet de loi N° 8725. Cependant, cette règle n'exclut pas qu'un véhicule neuf, pour lequel une aide financière a été octroyée sous le régime du projet de loi N° 8725 ou de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, puisse recevoir une aide pour un véhicule d'occasion sous le régime du présent projet de loi. Il en va de même dans le cas de figure inverse.

Ad art. 10. Disposition modificative

Cette disposition modificative vise à apporter des modifications au projet de loi N° 8725 relatif au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO₂ (« Klimabonus Mobilité »).



La première modification, sous le point 1°, vise à intégrer dans le projet de loi N° 8725 une règle de non-cumul entre les aides financières prévues par ce projet de loi et celles instaurées par le présent projet de loi. Une disposition analogue sera introduite dans la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat au moyen d'un projet de loi distinct.

La deuxième modification, sous le point 2°, vise à adapter le projet de loi N° 8725 en remplaçant les références à l'allocation de vie chère et à la prime énergie par une référence au complément vie chère, en vue de l'entrée en vigueur prévue du projet de loi N° 8716 au 1^{er} janvier 2027.

La troisième modification, sous le point 3°, vise à assurer que non seulement le demandeur intermédiaire, mais également le demandeur soit informé de la décision d'octroi ou de refus de l'aide dans le cadre du régime du préfinancement des aides « Klimabonus Mobilité ».

Ad art. 11. Disposition transitoire

Pour assurer la possibilité de soumettre une demande d'aide financière visée par le présent projet de loi dès son entrée en vigueur en date du 1^{er} janvier 2027, une disposition transitoire est introduite. En effet, la loi du [...] portant création d'un complément vie chère n'entre en vigueur qu'en date du 1^{er} janvier 2027 et les bénéficiaires du complément vie chère ne recevront leurs décisions d'octroi respectives que progressivement au cours de l'année 2027. La disposition transitoire permet d'octroyer l'aide, pour les demandes introduites pendant l'année 2027, aux demandeurs faisant partie d'une communauté domestique bénéficiaire d'une prime énergie pendant l'année 2026.

Ad art. 12. Intitulé de citation

L'article 12 n'appelle pas de commentaire.

Ad art. 13. Entrée en vigueur

L'article 13 fixe l'entrée en vigueur de la loi au 1^{er} janvier 2027.



Fiche financière

Par le biais du présent projet de loi, l'État entend promouvoir l'accès des ménages vulnérables aux véhicules à zéro émission de CO₂.

Le financement des aides étatiques sera assuré conjointement par le Fonds climat et énergie, en application de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, et par le Fonds social pour le climat, en application du Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060.

Les aides financières sont allouées lorsque la date de conclusion du contrat de leasing et la date d'introduction de la demande se situent entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2032 inclus. Les véhicules doivent être immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg pendant toute la durée du contrat de leasing.

Les ménages vulnérables en précarité énergétique sont particulièrement exposés aux effets du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne applicable notamment au transport routier (SEQE-UE 2 ou ETS 2), qui entrera en vigueur en 2028, ainsi qu'à la volatilité des prix de l'énergie et des carburants. En facilitant l'accès aux véhicules électriques, le dispositif permet à ces ménages de participer davantage à la transition énergétique.

On estime à environ 44 000 le nombre de communautés domestiques éligibles au complément vie chère pour l'année 2027. Sur cette base, on estime à environ 7 800 le nombre de ménages qui devraient participer au régime sur l'ensemble de la période 2027-2032. Partant d'un montant de 10 800 EUR pour les véhicules neufs et de 4 500 pour les véhicules d'occasion, la répartition de l'impact budgétaire s'établit comme suit :

- 6 800 ménages bénéficieraient d'un montant de 10 800 EUR soit 73,44 millions EUR
- 1 000 ménages bénéficieraient d'un montant de 4 500 EUR soit 4,5 millions EUR

Les aides octroyées pour ces 7 800 véhicules ne seront pas cumulables avec celles prévues par le régime d'aides « Klimabonus Mobilité ».

Le coût budgétaire total du régime d'aides financières pour l'année 2027 est estimé à 14,5 millions EUR, soit 1 300 véhicules neufs et 100 véhicules d'occasion. Partant d'une progression du marché de véhicules d'occasion, ce nombre s'élève à 200 véhicules par an à partir de l'année 2029, tandis que le nombre de véhicules neufs redescend à 1 000 par an entre 2028 et 2031. Pour la dernière année du régime, une affluence plus importante est anticipée, ce qui entraînera une augmentation du nombre de véhicules neufs à 1 500 et une stabilisation du nombre de véhicules d'occasion à 200. Les dépenses afférentes évolueraient comme suit :

- 2027 : 14 490 000 EUR
- 2028 : 11 250 000 EUR
- 2029 : 11 700 000 EUR
- 2030 : 11 700 000 EUR
- 2031 : 11 700 000 EUR
- 2032 : 17 100 000 EUR



Le coût budgétaire total du régime sur la période 2027-2032 est estimé à 77 940 000 EUR.

19 485 000 EUR (25%) des coûts seront couverts par le Fonds climat et énergie et 58 455 000 EUR (75%) des coûts seront couverts par le Fonds social pour le climat communautaire.



Texte coordonné

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

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 :

Chapitre 1^{er} - 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, celle 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 de l'article 4 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 à l'article 5.



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. En cas de refus d'aide en vertu de l'article 13, paragraphe 3, alinéa 2, une nouvelle 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.

Les aides financières prévues par la présente loi et celles prévues par la loi du [...] relative au régime d'aides pour le leasing social de véhicules routiers à zéro émission de CO₂ ne sont pas cumulables pour un même véhicule automoteur électrique neuf ou un même véhicule automoteur électrique d'occasion.

Art. 2. Définitions

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

1° « demandeur » : toute personne morale ou physique 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 Grand-Duché de Luxembourg, ni à l'étranger ;

9° « véhicule automoteur d'occasion » : un véhicule automoteur qui a été uniquement immatriculé au Grand-Duché de 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 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.

Chapitre 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 Grand-Duché de 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 2031 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 de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (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.

Chapitre 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 Grand-Duché de 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.

Chapitre 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° à 5°, est réservée aux personnes physiques résidant au Grand-Duché de 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° et 4°, est réservée aux personnes bénéficiant ~~d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie d'un complément vie chère au sens de la loi du [...]~~ portant création d'un complément vie chère 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° et 4°, 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.

Chapitre 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 et **en informe le demandeur par courrier**. 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.

(5) Les décisions prises en vertu du présent article sont susceptibles d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

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) Suite au 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) Le ministre 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°.

(8) Le ministre radie définitivement du registre :

- 1° toute entreprise dont l'autorisation visée à l'article 2, point 3°, a fait l'objet d'une révocation ou annulation ;
- 2° 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° 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.

(9) Les décisions prises en vertu du présent article sont susceptibles d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

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° 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° 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° 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 qu'aucune aide n'a été accordée deux fois pour un même véhicule routier ;
- 4° 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° 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° 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 cinq 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 ministre procède au retrait de l'aide.

Art. 17. Entrée en vigueur

La présente loi produit ses effets au 1^{er} juillet 2026.



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/fr/acrobat/reader-main.aspx).

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi 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		
Ministre initiateur :	Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité		
Auteur(s) :	Georges GEHL/ Joé ROTA		
Téléphone :	247-86845 / 247-86808	Courriel :	georges.gehl@mev.etat.lu / joe.rota@mev.etat.lu
Objectif du projet :	Introduction d'un nouveau régime d'aides financières relatif au leasing social de véhicules routiers à zéro émission de CO2		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Administration de l'environnement		
Date :	07/07/2026		

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 : Le projet de loi contribue à l'électrification du transport individuel et, par conséquent, à une réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier.



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 : ☒ Oui ☐ Non
- Citoyens : ☒ Oui ☐ Non
- Administrations : ☒ Oui ☐ Non

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

Remarques / Observations :

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

Remarques / Observations : Il s'agit d'une aide financière dont l'opérationnalisation est réalisée avec un niveau d'automatisation élevé et qui s'aligne sur des processus similaires.

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)

Les accès aux données figurent dans un article dédié à ce sujet dans le texte du projet de loi.



donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?	Cet article identifie le responsable de traitement, les données mêmes et la finalité du traitement des données.
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 système doit être opérationnel avant l'entrée en vigueur de ce projet de loi.
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» ?	La décision d'allocation du complément de vie chère est nécessaire afin d'être éligible pour l'aide financière.
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 :	Le leasing social automobile a un effet positif en matière d'égalité des femmes et des hommes, car il réduit une inégalité de mobilité qui touche davantage les femmes. Le STATEC rapporte que celles-ci disposent en moyenne de revenus plus faibles, assument plus de responsabilités de soins pour des enfants ou parents âgés et réalisent des déplacements plus complexes, souvent avec des contraintes de sécurité, qui sont difficiles à remplacer par les transports publics. En facilitant l'accès à une voiture à coût abordable, le dispositif répond à ces contraintes spécifiques et améliore leur accès à l'emploi et aux services.
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	☐ Oui ☒ Non
Si oui, expliquez pourquoi :	
- 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>



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK



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

Ministre responsable :

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

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi 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

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

L'accès aux véhicules électriques reste souvent limité par leur coût d'acquisition élevé, ce qui constitue un obstacle important pour les ménages vulnérables. Le projet de loi instaurant un leasing social automobile vise à garantir un accès à des véhicules électriques à des conditions financièrement abordables. Cette mesure permet aux ménages vulnérables de participer à l'évolution des modes de transport et de participer à la transition vers une mobilité durable. Elle favorise ainsi l'inclusion de ces ménages dans la transition écologique.

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

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

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi contribue à la lutte contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en favorisant une mobilité plus propre, en cohérence avec les objectifs climatiques du Luxembourg et les dispositifs existants de réduction du CO₂. Il participe également à l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique. Sur le plan social, le leasing social automobile permet aux ménages vulnérables d'accéder à une mobilité plus durable, améliorant ainsi leur qualité de vie et leur inclusion dans la transition écologique.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

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

☒ Oui ☐ Non



Le présent projet de loi vise à accorder des aides financières sous forme de subventions afin de permettre aux ménages vulnérables d'accéder à un véhicule électrique. Ces véhicules, alimentés par l'électricité, favorisent une consommation plus durable et contribuent à la réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports.

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

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

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi contribue à promouvoir une économie durable et tournée vers l'avenir en favorisant l'adoption progressive de véhicules électriques. En réduisant la dépendance aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre associées au transport routier, cette mesure participe aux objectifs de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique. Par ailleurs, en facilitant l'accès à ces véhicules pour les ménages vulnérables, le leasing social automobile contribue à améliorer leurs conditions de vie, notamment en renforçant leur mobilité quotidienne et leur accès aux opportunités d'emploi.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

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

☒ Oui ☐ Non

Le leasing social automobile peut contribuer indirectement à la planification et à la coordination de l'utilisation du territoire en améliorant l'accessibilité des différentes zones géographiques, notamment pour les ménages vulnérables, et en facilitant les déplacements entre des lieux, par exemple résidence et emploi. Son impact sur l'aménagement du territoire reste toutefois indirect, la mesure relevant principalement des politiques sociales et de mobilité.

6. Assurer une mobilité durable.

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

☒ Oui ☐ Non

Au-delà de sa dimension sociale, le leasing social automobile favorise le recours à une mobilité fondée sur des technologies innovantes, notamment les véhicules électriques. Leur utilisation contribue à réduire la dépendance aux énergies fossiles ainsi que les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements motorisés, participant ainsi aux objectifs de transition écologique et de protection de l'environnement. Toutefois, le coût d'acquisition des véhicules électriques demeure souvent plus élevé que celui des véhicules thermiques ou hybrides, ce qui peut constituer un frein pour les ménages vulnérables. En facilitant l'accès à ces technologies à des conditions financièrement abordables, cette mesure permet à un plus grand nombre de ménages de prendre part à la transition vers une mobilité durable et de réduire leurs coûts de mobilité.

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

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

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi offre aux ménages vulnérables la possibilité d'accéder à un véhicule électrique à des conditions financièrement abordables. En favorisant exclusivement l'acquisition de véhicules électriques, cette mesure contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier et participe ainsi à l'atteinte des objectifs climatiques du Luxembourg. La réduction des émissions de CO₂ liées au transport individuel contribue directement aux objectifs climatiques du Luxembourg.

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 effet de serre visée par le présent projet de loi contribuera à l'atteinte des objectifs climatiques du Luxembourg. De même, l'encouragement à l'utilisation de véhicules électriques favorisera une plus grande intégration des énergies renouvelables dans le secteur des transports, participant ainsi à la décarbonation progressive de la mobilité. Le leasing social constitue une mesure de résilience et de mitigation en réduisant la vulnérabilité des ménages face aux contraintes de mobilité et aux coûts de transport.

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 leasing social automobile contribue à la réduction de la pauvreté en améliorant l'accès à la mobilité pour les ménages à faibles revenus, favorisant ainsi leur accès à l'emploi, aux services essentiels et à l'inclusion sociale.



10. Garantir des finances durables.

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

☒ Oui ☐ Non

Le présent projet de loi contribue à l'action climatique et au développement durable en prévoyant le financement, par le Fonds social pour le climat et le Fonds climat et énergie, sous forme de subventions, de mesures nationales destinées à soutenir la transition vers une mobilité plus durable en incluant les ménages vulnérables.

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**