

Luxembourg, le 3 juin 2020

**Objet : Projet de règlement grand-ducal<sup>1</sup> modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019**

- 1. portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub>**
- 2. modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. (5526RMX)**

*Saisine : Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable  
(29 mai 2020)*

## Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis s'inscrit dans le cadre de la relance économique dans le sillage de la crise liée au COVID19 et a pour objet de modifier le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 1. portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et 2. modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques<sup>2</sup> (ci-après le « règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 »).

### En bref

- La Chambre de Commerce estime que les délais de validité du régime, et pour l'application des majorations des aides, paraissent trop courts.
- La Chambre de Commerce recommande qu'une majoration pour les véhicules électriques hybrides rechargeables soit également introduite.
- La Chambre de Commerce regrette que le régime d'aide ne s'applique pas à certains types de véhicules, et elle propose par ailleurs une intégration des camions et des bus au présent régime d'aide.

Le présent projet de règlement grand-ducal, qui fait partie du **paquet de relance COVID19** annoncé par le Gouvernement en conseil en date du 20 mai, vise, d'une part, à **prolonger** le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers dits « à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub> » au-delà de 2020. D'autre part, pour certaines catégories de véhicules routiers données, le projet de règlement grand-ducal sous avis prévoit de surcroît une **majoration** de l'aide financière qui peut être allouée sous forme de subvention en capital aux bénéficiaires visés. En particulier, cette augmentation de l'aide est prévue pour l'acquisition :

<sup>1</sup> [Lien vers le texte du projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce](#)

<sup>2</sup> Mémorial A - N°183 du 25 mars 2019

- d'un véhicule automoteur électrique pur ;
- d'un véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;
- d'un cycle à pédalage assisté ;
- d'un cycle.

D'après l'exposé des motifs, cette majoration ne s'appliquera notamment pas aux véhicules électriques hybrides rechargeables<sup>3</sup>.

Pour les **véhicules motorisés électriques purs et à pile à combustible à hydrogène**, la majoration de l'aide s'appliquera seulement sous condition que la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule, soit comprise entre le **11 mai 2020<sup>4</sup> et le 31 mars 2021**, et que le véhicule soit mis en circulation pour la première fois entre le **11 mai 2020 et le 31 décembre 2021**. Pour les acquisitions de véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (vélos et cycles à pédalage assisté), la facture devra également être établie entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021 pour bénéficier de la majoration de l'aide.

D'après l'exposé des motifs, les autres conditions et modalités liées au régime d'aide resteront inchangées.

### Considérations générales

La crise du COVID19 a en plus de l'impact sanitaire, un impact évident sur l'économie mondiale et l'ensemble des économies européennes. L'économie très ouverte du Grand-Duché, dont la majorité des entreprises et secteurs sont résolument orientés vers l'international, en souffre particulièrement.

Pour cette raison, la Chambre de Commerce plaide en faveur d'un plan de relance économique ambitieux, tout en rappelant que la crise liée au coronavirus ne doit aucunement être l'occasion d'omettre la mise en œuvre de la stratégie de la « Troisième Révolution Industrielle (TIR) » et ses ambitions pour une économie plus durable, ces dernières se déclinant notamment à travers l'objectif de la double transition environnementale / énergétique et numérique / digitale.

De ce fait, la Chambre de Commerce, favorable au régime d'aide introduit par le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019, salue, de façon générale, les modifications prévues par le projet de règlement sous avis, étant donné que ces initiatives s'inscrivent dans la lignée de la stratégie de la « Troisième Révolution Industrielle (TIR) », tout comme d'ailleurs l'abattement fiscal pour la mobilité durable qui fût déjà introduit par la réforme fiscale de 2017. En même temps, la Chambre de Commerce estime qu'il va sans dire que la présente mesure ne pourra seulement être une mesure parmi d'autres pour relancer l'économie, d'autant plus que le renouvellement du parc automobile luxembourgeois, s'il peut favorablement impacter le bilan d'émissions purement national et les filières de distribution et les équipementiers établis sur le sol luxembourgeois, sortira des impacts macroéconomiques avant tout dans les pays de production des véhicules concernés.

Selon la Chambre de Commerce, le renforcement des incitations prévu par le présent projet ne sera pas seulement de nature à accroître la demande adressée aux producteurs ainsi qu'aux entreprises de distribution des véhicules automoteurs et des cycles visés, mais il offrira également des opportunités d'investissement intéressantes à toutes les personnes physiques et morales qui souhaitent s'engager davantage dans la transition environnementale. Selon la Chambre de

<sup>3</sup> À savoir un « véhicule automoteur électrique hybride rechargeable dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 50 g/km », tel que défini à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

<sup>4</sup> À savoir la date à laquelle les commerces ont fait l'objet d'une réouverture au Grand-Duché.

Commerce, des efforts additionnels sont en effet indispensables : d'après l'exposé des motifs, au niveau des nouvelles immatriculations qui ont eu lieu entre janvier et avril 2020, les parts de marché des voitures électriques et plug-in hybrides étaient seulement de 2,9%, respectivement de 3,7%<sup>5</sup>.

### **Concernant les marges d'amélioration inhérentes au régime d'aide en question**

En premier lieu, quant au **délaï prévu** pour la validité du régime d'aide, mais également pour les délais en lien avec l'application de la majoration de l'aide pour ce qui concerne les **véhicules motorisés électriques purs et à pile à combustible à hydrogène**, la Chambre de Commerce regrette qu'ils soient aussi courts et par ailleurs résolument déphasés avec la situation telle qu'actuellement vécue par les entreprises et les ménages au niveau national et international.

Au Luxembourg, un tiers des salariés se seraient en effet retrouvés en chômage partiel en mars et avril d'après le STATEC<sup>6</sup>, tandis que l'enquête COVID19 menée par la Chambre de Commerce<sup>7</sup> indiquait que plus de 40% des entreprises répondantes (dont l'activité s'est poursuivie au moins partiellement) déclaraient une perte d'au moins de la moitié de leur chiffre d'affaires. Compte tenu des **problèmes de liquidités** qui en découlent (malgré les aides publiques), la Chambre de Commerce craint ainsi que beaucoup d'entreprises ne pourront pas prioriser la **transition environnementale de leur parc automobile** à (très) court terme dans leur arbitrage en matière d'investissement. Aussi, n'est-il pas à exclure que les délais de livraison de la part des producteurs se soient significativement allongés suite à la crise, au vu des interruptions généralisées des activités productives dans le secteur automobile et/ou des difficultés liées aux ruptures d'approvisionnements, ce qui risque de menacer une mise en circulation avant le 31 décembre 2021 même pour des véhicules commandés avant le 31 mars 2021.

En deuxième lieu, la Chambre de Commerce note que le projet de règlement grand-ducal sous avis prévoit une majoration pour les **véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène**, mais non pas pour les **véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 50 g/km**. La Chambre de Commerce s'étonne de cette mesure : d'après ses informations, et en ligne avec les analyses du Conseil Economique et Social (CES) réalisées en 2019<sup>8</sup>, il n'existe actuellement aucun point de ravitaillement en hydrogène au Luxembourg qui soit accessible au public, suivant la décision du Gouvernement en 2016 de ne pas inclure des points de ravitaillement en hydrogène ouvert au public dans son cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs<sup>9</sup>. Alors qu'un premier projet de station d'hydrogène serait en cours d'élaboration<sup>10</sup>, la Chambre de Commerce recommande tout de même de prévoir cette majoration également pour les véhicules électriques hybrides rechargeables, le tout pour optimiser l'impact bénéfique du présent régime d'aide sous objet et de garantir la neutralité technologique au niveau des filières de mobilité alternatives qui se développeront.

Ensuite, et malgré les modifications envisagées par le projet de règlement grand-ducal sous avis, la Chambre de Commerce note que le régime d'aide du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 ne sera pas de nature à s'appliquer à de nouveaux **types de véhicules**. D'après la

<sup>5</sup> D'après les données du STATEC, au 1<sup>er</sup> janvier 2020, seulement environ 8.200 des 510.000 véhicules automoteurs immatriculés au Grand-Duché correspondaient à des véhicules automoteurs électriques ou électriques hybrides, alors que le Luxembourg s'était initialement fixé un objectif de 40.000 véhicules électriques à atteindre pour l'horizon 2020.

<sup>6</sup> STATEC (2020), « *La crise impacte l'emploi et le chômage* », Conjoncture Flash Mai 2020.

<sup>7</sup> [Lien vers l'analyse des résultats de l'enquête réalisée auprès des dirigeants d'entreprises.](#)

<sup>8</sup> Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité - le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

<sup>9</sup> Cadre élaboré dans le contexte de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

<sup>10</sup> Voir : [https://gouvernement.lu/fr/actualites/toutes\\_actualites/interviews/2019/06-juin/28-bausch-connect.html](https://gouvernement.lu/fr/actualites/toutes_actualites/interviews/2019/06-juin/28-bausch-connect.html)

version coordonnée jointe au projet, pour les **catégories de véhicules automoteurs** visées<sup>11</sup>, il semble ainsi que le régime d'aide du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 continuera à se limiter aux camionnettes et voitures automobiles à personnes, de même qu'aux quadricycles, motocycles et cyclomoteurs. La Chambre de Commerce regrette ce champ d'application trop restreint du régime d'aide, et elle ne peut que plaider en faveur d'une intégration des **camions et des bus** au présent régime d'aide.

Finalement, et dans la continuité de ses précédents avis émis, la Chambre de Commerce considère que l'obtention des aides demeure toujours conditionnée à certains critères qui paraissent trop restrictifs. Ainsi, pour les **véhicules automoteurs électriques purs** et pour les **véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 50 g/km**, il demeure que l'aide financière ne pourra être allouée que si le propriétaire du véhicule<sup>12</sup> a souscrit, au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande en vue de l'obtention de l'aide financière, à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables.

Concrètement, la Chambre de Commerce s'interroge quant au degré de facilité avec lequel des personnes physiques ou morales peuvent avoir accès à un tel type de contrat de fourniture d'électricité verte au Luxembourg. En effet, d'après les statistiques de l'Institut luxembourgeois de la Régulation (ILR) pour l'année 2018, le Grand-Duché était seulement en mesure de couvrir 14,1% de sa consommation d'électricité (6.611 GWh) par la production nationale nette hors pompage (933 GWh) et seulement 10,4% par la production basée sur les énergies renouvelables (688 GWh). Alors que la Chambre de Commerce est bien consciente de la possibilité pour les fournisseurs d'électricité de s'approvisionner en électricité verte sur des marchés de l'énergie étrangers, elle s'inquiète tout de même que ce critère soit trop contraignant et pas suffisamment développé à ce stade, ce qui risque de limiter de manière trop significative l'impact bénéfique du régime d'aide sous objet.

### **Concernant les considérations de long terme**

Conformément aux considérations *supra*, la Chambre de Commerce salue le régime d'aide du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 et elle plaide, dans le contexte de relance actuel, en faveur d'une durée d'application qui devrait être plus longue que celle qui est prévue par le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Or, d'autre part et dans une perspective davantage à moyen et à long terme, la Chambre de Commerce souhaite également rappeler qu'à ses yeux, le délai de validité de tout régime de subvention devrait aussi toujours être **limité dans le temps**, le tout pour optimiser son impact en matière d'incitation à court et à moyen termes des agents à travers une modification de leurs anticipations et habitudes de consommation. En cas de subventionnement *ad aeternam* d'un produit donné, la Chambre de Commerce estime en effet qu'un tel mécanisme incitatif pourrait perdre en efficacité à long terme, également en raison de l'impact sur les anticipations des producteurs des produits subventionnés qui pourraient être enclins à revoir leurs comportements en augmentant les prix. Dans le même ordre d'idées, en cas de pénétration plus importante des produits subventionnés (dans ce cas par exemple les voitures à propulsion non-fossile), il semble évident que la raison d'être du maintien d'une politique de subsidiation publique s'effrite progressivement.

---

<sup>11</sup> Véhicule automoteur électrique pur ; Véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ; Véhicule automoteur électrique hybride rechargeable dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures ou égales à 50 g/km.

<sup>12</sup> Ou, *a priori* dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing.

En deuxième lieu, alors que le Gouvernement procédera prochainement à une mise à jour de son plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique<sup>13</sup> et que le Grand-Duché envisage à atteindre son objectif d'une part relative de 50% de véhicules électriques dans le parc automobile à l'horizon 2030, la Chambre de Commerce souhaite faire remarquer qu'à un moment donné, il faudra également qu'un débat quant à **l'internalisation des externalités négatives** causées par l'ensemble des véhicules à carburants alternatifs<sup>14</sup> (notamment l'usure de l'infrastructure publique qu'est le réseau (auto)routier, et qui ne dépend guère du mode de propulsion du véhicule) soit mené dans le futur.

À présent, à travers les droits d'accises<sup>15</sup> qui sont perçus en cas d'approvisionnement en carburants fossiles conventionnels, les propriétaires de véhicules à carburants conventionnels concourent directement aux coûts opérationnels et d'entretien (futurs) liés au réseau (auto)routier, alors que ceci est seulement vrai dans une faible mesure pour les propriétaires de véhicules électriques. Sachant que le Grand-Duché se situe aujourd'hui toujours pleinement dans une période de transition au niveau de la décarbonisation de son secteur des transports, la Chambre de Commerce reconnaît que la question précitée de la contribution équitable au financement des infrastructures ne constitue pas une priorité à très court terme, mais elle souhaite tout de même souligner que cette problématique devra faire l'objet d'un débat à un stade ultérieur, compte tenu du fait que des sources de financement alternatives devront être écloses à terme.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

RMX/DJI

---

<sup>13</sup> Règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique (Mémorial A - N°20 du 26 février 2016)

<sup>14</sup> A savoir des carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substituts aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers.

<sup>15</sup> Sachant que les accises alimentent non seulement le budget de l'Etat, mais également le fonds pour l'emploi et le fonds climat et énergie, contribuant ainsi directement au financement de mesures sociales ainsi que de projets d'infrastructures publiques d'intérêt général dans la transition écologique.