

Luxembourg, le 3 mai 2021

Objet : Projet de règlement grand-ducal¹ 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 CO₂**
- 2. modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. (5787KCH)**

*Saisine : Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
(1^{er} avril 2021)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet sous avis ») a pour objet de prolonger de douze mois, à savoir jusqu'au 31 mars 2022, le régime d'aides financières dit « clever fueren » pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂, tout en prévoyant une allocation plus ciblée des primes. Dans le contexte de la reprise économique après-crise Covid-19, le Projet sous avis vise à contrer les effets économiques de la pandémie et à renforcer les efforts du Grand-Duché dans la lutte contre le changement climatique.

En bref

- La Chambre de Commerce recommande de reporter la graduation des aides financières afin de ne pas freiner la dynamique prometteuse actuelle sur le marché de l'électromobilité.
- La Chambre de Commerce recommande de tenir compte des problèmes potentiels d'approvisionnement pour protéger le demandeur de l'aide financière contre des incidents échappant à son contrôle.
- La Chambre de Commerce plaide pour une inclusion des transporteurs poids lourds (courte distance) et des bus dans le champ d'application du présent régime d'aide.

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

Contexte

Dans le cadre du paquet de mesures de soutien « Neistart Lëtzebuerg », annoncé par le Gouvernement en date du 20 mai 2020, les aides financières du régime « clever fueren » pour la promotion de véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ ont été sensiblement revues à la hausse et prolongées initialement jusqu'au 31 mars 2021. Bien que le régime d'aide ait déjà contribué à enclencher une certaine dynamique sur le marché des véhicules électrifiés², la poursuite des efforts pour promouvoir l'électromobilité et la mobilité active reste essentielle au vu des objectifs ambitieux du Luxembourg en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (-55%), de part d'énergies renouvelables (25%) et d'efficacité énergétique (de 40 à 44%) d'ici 2030³.

Selon l'exposé des motifs, tant les parts de marché des voitures 100% électriques (0,8% des nouvelles immatriculations en 2018, 1,8% en 2019 et 5,5% en 2020) que celles des voitures plug-in (1,4% en 2018, 1,7% en 2019 et 5,9% en 2020) ont connu une hausse substantielle. La tendance est encore plus marquante si l'on se réfère uniquement aux six derniers mois de l'année 2020 (8,1% pour les voitures 100% électriques et 9,6% pour les voitures plug-in).

Dans ce contexte, le Projet sous avis vise, d'une part, à **prolonger** le régime d'aides financières susmentionné de douze mois, à savoir jusqu'au 31 mars 2022, et, d'autre part, à **cibler** davantage les subventions allouées en fonction de critères environnementaux et sociaux.

Les aides financières sont réservées aux citoyens et entreprises utilisateurs, tout comme aux entreprises de distribution, pour l'acquisition d'un des véhicules routiers suivants :

- Véhicule automoteur électrique pur (dit « 100% électrique ») ;
- véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;
- véhicule automoteur hybride rechargeable (dit « plug-in ») dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km⁴ ;
- cycle et cycle à pédalage assisté (« pedelec25 »).

Les montants des subventions resteront inchangés, à **deux exceptions** près. *Primo*, pour les **voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 Wh/km**, la prime allouée sera dorénavant réduite de 8.000 EUR à 3.000 EUR. Toutefois, et indépendamment de la consommation d'énergie électrique, pour répondre aux besoins des familles nombreuses, une prime de 8.000 EUR sera accordée pour les voitures comportant sept places assises ou plus, sous réserve que le demandeur de l'aide appartienne à un ménage d'au moins cinq personnes. *Secundo*, pour les **véhicules électriques hybrides rechargeables** achetés et mis en circulation jusqu'au 31 décembre 2021, la prime allouée ne s'élèvera plus qu'à 1.500 EUR (au lieu de 2.500 EUR). A partir du 1^{er} janvier 2022, ces derniers ne feront plus partie du champ d'application du régime « clever fueren ».

A l'exception des véhicules électriques hybrides rechargeables, les incitations financières s'appliqueront seulement à 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 **1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022**, et que le véhicule soit mis en circulation pour la première fois au plus tard le **31**

² A savoir, les véhicules électriques purs et les véhicules hybrides rechargeables, qui ont représenté respectivement 8,3% et 24,1% de l'ensemble des immatriculations au premier trimestre 2021 et qui, pris ensemble, ont donc dépassé la part de marché des véhicules diesel (égale à 30,3%), selon la FEBIAC.

³ Cf. Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC).

⁴ Pour les véhicules mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} septembre 2020, la valeur combinée des émissions de CO₂ déterminée conformément à la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) est à considérer.

décembre 2022. Pour les acquisitions de véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (vélos et pedelecs⁵), la facture devra également être établie entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022.

Il convient de noter que les demandes d'aide financière pourront désormais être soumises dès que le véhicule est immatriculé au nom du requérant (et non plus après un délai d'attente minimal de sept mois après l'immatriculation), à condition que ce dernier soit une personne physique propriétaire du véhicule concerné. Toutefois, la durée de détention minimale du véhicule de sept mois sera maintenue. En outre, pour pouvoir bénéficier d'une aide financière, le requérant devra désormais avoir signé un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100% de sources renouvelables au moment où il introduit sa demande, et non plus six mois auparavant.

Conformément à la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, les aides financières continueront d'être octroyées par le biais du fonds climat et énergie.

Considérations générales

La crise de la Covid-19, outre son impact sanitaire et économique néfaste, a rappelé la nécessité de combattre le changement climatique. Au Luxembourg, où le secteur du transport est responsable pour plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre⁵, il est évident que les véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ constituent un pilier essentiel dans la poursuite des objectifs climatiques. De ce fait, la Chambre de Commerce, favorable au régime d'aide « clever fueren », salue, de manière générale, les modifications prévues par le Projet sous avis.

En ce qui concerne la relance économique, elle estime que la présente mesure doit faire partir d'un ensemble plus large, d'autant plus que l'impact macroéconomique du renouvellement de la flotte automobile luxembourgeoise, bien que bénéfique pour le bilan des émissions purement nationales comme pour les circuits de distribution et les équipementiers basés au Luxembourg, se fera surtout sentir économiquement dans les pays où sont produits les véhicules en question.

Selon la Chambre de Commerce, le renforcement des incitations prévu par le Projet sous avis permettra non seulement de stimuler la demande adressée aux producteurs, ainsi qu'aux entreprises de distribution des véhicules automoteurs et des cycles concernés, mais offrira également des opportunités d'investissement attractives à toutes les personnes physiques et morales qui désirent poursuivre leur engagement contre le réchauffement climatique.

Concernant les marges d'amélioration inhérentes au régime d'aide sous avis

En premier lieu, la Chambre de Commerce regrette **l'introduction d'un seuil de 180Wh/km**, au-delà duquel l'acquéreur ne bénéficiera plus des 8.000 EUR d'aide, mais seulement de 3.000 EUR. Sachant qu'un quart des voitures immatriculées en 2020 dépassaient ce seuil et que l'offre de l'équivalent électrique de la gamme la plus représentée dans le parc automobile luxembourgeois, à savoir les voitures familiales (de taille moyenne), est actuellement très restreinte⁶, elle craint qu'une **réduction précipitée des incitations financières puisse freiner le développement de l'électromobilité**, qui n'en est qu'à ses débuts. La Chambre de Commerce recommande de reporter la graduation des aides financières pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180Wh/km afin de soutenir la dynamique actuelle sur le marché de l'électromobilité.

⁵ Cf. PNEC

⁶ Selon la House of Automobile, les modèles électriques purs actuellement disponibles sont soit des véhicules de taille plus importante dont l'autonomie se rapproche de celle des moteurs à combustion interne, soit des véhicules de petite taille destinés à de trajets plus courts.

Quant aux voitures hybrides rechargeables, le progrès technologique permet désormais de parcourir plus de 50 kilomètres en mode électrique tout en gardant l'option de faire de longs trajets en cas de besoin. Avec une telle autonomie, 90% des trajets quotidiens peuvent être effectués en mode entièrement électrique, selon la House of Automobile. En même temps, la Chambre de Commerce s'étonne que le régime d'aide considère les véhicules automoteurs à pile à combustible à hydrogène comme une alternative plus viable que les voitures hybrides rechargeables, alors qu'il n'existe actuellement aucun point de ravitaillement en hydrogène au Luxembourg et que l'offre de ce type de voiture est quasi inexistante. Pour ces raisons, la Chambre de Commerce préconise le **maintien d'une prime pour les voitures hybrides rechargeables** au-delà de 2021, afin de maximiser l'impact positif du régime « clever fueren » et d'assurer la neutralité technologique, de sorte à permettre une transition sans heurts vers des technologies de mobilité futures.

D'une manière plus générale, la Chambre de Commerce craint que, compte tenu des problèmes de liquidité résultant de la situation économique actuelle et de l'incertitude qui prévaudra encore quelque temps, de nombreuses entreprises ne soient pas en mesure de donner la priorité à la transition énergétique de leur parc automobile lors de leurs décisions d'investissement à (très) court terme. De ce fait, de l'avis de la Chambre de Commerce, il sera impératif de **poursuivre les efforts de promotion de l'électromobilité au-delà de la durée d'application du présent régime d'aide**, afin de sortir plus résilient et durable de la crise. Elle tient également à faire remarquer que les délais de livraison des véhicules électriques et hybrides pourraient s'allonger considérablement en raison de problèmes d'approvisionnement, ce qui risque de priver les véhicules commandés avant le 31 mars 2022 de la possibilité d'être mis en circulation avant le 31 décembre 2022, pénalisant ainsi le demandeur de l'aide financière. La Chambre de Commerce recommande de **tenir compte de ces problèmes potentiels d'approvisionnement** pour protéger le demandeur de l'aide financière contre des incidents échappant à son contrôle.

Ensuite, la Chambre de Commerce constate que, malgré les modifications prévues par le Projet sous avis, le champ d'application du régime d'aide « clever fueren » restera inchangé et ne sera donc pas étendu à de nouveaux types de véhicules⁷. Toutefois, elle tient à souligner que les **transporteurs poids lourds** (courte distance) tout comme les **bus** constituent une pièce importante du puzzle de la transition énergétique de la flotte automobile luxembourgeoise et ne peut que plaider pour leur inclusion dans le présent régime d'aide.

Finalement, la Chambre de Commerce s'interroge sur la facilité avec laquelle une personne physique ou morale peut conclure un **contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100% de sources renouvelables**, condition *sine qua non* pour obtenir une aide financière pour l'acquisition tant d'un véhicule électrique pur que d'un véhicule électrique hybride rechargeable. Concrètement, elle craint qu'une telle **contrainte supplémentaire** puisse désinciter les consommateurs et/ou entreprises à passer des voitures thermiques aux véhicules électrifiés.

Concernant les considérations de moyen et long terme

Alors que pour la perspective à court terme du Projet sous avis, l'électromobilité est la technologie de choix, la Chambre de Commerce rappelle la nécessité d'une « neutralité technologique », ou tout du moins de prévoir une marge de flexibilité à moyen et à long terme permettant de basculer vers des technologies de mobilité émergentes. En effet, à moyen et long terme, des alternatives plus efficaces, plus économiques et moins polluantes aux véhicules électriques purs sont susceptibles d'être développées. Afin d'éviter toute situation de « verrouillage

⁷ Selon la version coordonnée annexée au Projet sous avis, le champ d'application du régime d'aide pour les catégories de véhicules à moteur continuera à être limité aux camionnettes et aux voitures automobiles à personnes, ainsi qu'aux quadricycles, aux motocycles et aux cyclomoteurs.

technologique » dans le secteur automobile, la Chambre de Commerce recommande de ne pas privilégier une technologie particulière, comme notamment le « tout électrique », et de soutenir le développement de technologies de mobilité alternatives.

* * *

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

KCH/DJI